



T.C.

BURSA ULUDAĞ ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
İKTİSAT ANABİLİM DALI
İKTİSAT BİLİM DALI

TÜRK OTOMOTİV SANAYİNİN GELİŞİMİ; GÜNEY KORE İLE
BİR KİYASLAMA
(YÜKSEK LİSANS TEZİ)

Birsen YİĞİT

BURSA 2022



T.C.

BURSA ULUDAĞ ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
İKTİSAT ANABİLİM DALI
İKTİSAT BİLİM DALI

TÜRK OTOMOTİV SANAYİNİN GELİŞİMİ; GÜNEY KORE İLE
BİR KIYASLAMA
(YÜKSEK LİSANS TEZİ)

Birsen Yiğit

Danışman:

Dr. Öğr. Üyesi Görkem BAHTİYAR

BURSA 2022

ÖZET

Yazar Adı ve Soyadı : Birsen YİĞİT
Üniversite : Bursa Uludağ Üniversitesi
Enstitüsü : Sosyal Bilimler Enstitüsü
Anabilim Dalı : İktisat
Tezin Niteliği : Yüksek Lisans Tezi
Sayfa Sayısı :+.....
Mezuniyet Tarihi :/...../20....
Tez Danışman(lar)ı : Dr. Öğr. Üyesi Görkem BAHTİYAR

TÜRK OTOMOTİV SANAYİNİN GELİŞİMİ; GÜNEY KORE İLE BİR KIYASLAMA

Otomotiv, bulunduğu ülkede vergi geliri yaratması, ihracatı arttırması ve istihdam sağlaması bakımından katma değeri yüksek bir sanayi dalıdır. Ülkelerde ekonomik büyümenin gerçekleşmesi için göz ardı edilemez bir öneme sahiptir. Ekonomide hem alıcı hem satıcı konumunda olduğundan çeşitli sektörlerle ileri ve geri bağıllık içerir, diğer sektörler üzerinde itici güç oluşturur. Bu çalışmada 1960'lı yıllarda ekonomik göstergeler açısından Türkiye ile denk sayılan ve bugün dünya otomotivinde bir dev hâline gelen Güney Kore ile Türkiye arasında, 1960'lı yıllardan itibaren uygulanan stratejiler, ortaya çıkan gelişmeler ve ekonomik politikalar yönünden kıyaslamalar yapılmıştır. Çalışmanın amacı Güney Kore'nin tecrübesinden yola çıkarak Türkiye için çıkarımlarda bulunmaktır.

Anahtar Sözcükler: Otomotiv Sanayi, Ekonomik Büyüme, Sanayileşme

ABSTRACT

Name and Surname : **Birsen YİĞİT**
University : **Bursa Uludag University**
Institution : **Social Science Institution**
Field : **Economics**
Degree Awarded : **Master**
Page Number : **.....+.....**
Degree Date : **...../...../20....**
Supervisor/s : **Asst. Prof. Görkem BAHTİYAR**

THE DEVELOPMENT OF TURKISH AUTOMOTIVE INDUSTRY; A COMPARISON WITH THE SOUTH KOREAN EXPERIENCE

Automotive is an industry branch with high added value in terms of generating tax revenue, increasing exports and providing employment in the country where it is located, it has an undeniable importance for the realization of economic growth in countries. It is both a buyer and a seller in the economy, it includes forward and backward dependence with various sectors and creates a driving force on other sectors. In this study, comparisons were made between Türkiye and South Korea, which was considered to be equivalent to Türkiye in terms of economic indicators in the 1960's and became a giant in the world automotive industry, in terms of the strategies implemented since the 1960's, the emerging developments and economic policies. The aim of the study is to make inferences for Türkiye based on the experience of South Korea.

Key Words: Automotive Industry, Economic Growth, Industrialisation

ÖNSÖZ

Tez çalışmamın tüm aşamalarında bilgi ve tecrübelerini benimle paylaşan, büyük bir özveriyle rehberlik eden çok değerli danışman hocam Sayın Dr. Öğr. Üyesi Görkem BAHTİYAR'a teşekkür ve saygılarımı sunarım.

Bu süreçte ve her zaman olduğu gibi manevi desteğini üzerimden hiç eksik etmeyen anneme teşekkür eder, sonsuz sevgilerimi iletirim.

Birsen YİĞİT

Haziran 2022, BURSA

İÇİNDEKİLER

ÖZET.....	iv
ABSTRACT.....	v
ÖNSÖZ	vi
İÇİNDEKİLER	vii
TABLolar	x
ŞEKİLLER.....	xii
GRAFİKLER	xiii
KISALTMALAR	xiv
GİRİŞ	1

BİRİNCİ BÖLÜM

OTOMOTİV SEKTÖRÜ, DÜNYADA VE TÜRKİYE'DE SEKTÖRÜN GELİŞİM SÜRECİ

1. OTOMOTİV SEKTÖRÜ HAKKINDA GENEL BİLGİ, SEKTÖRÜN ORTAYA ÇIKIŞI VE GELİŞİMİ.....	2
1.1. Tanımı.....	2
1.2. Önemi ve Diğer Sektörlerle İlişkisi	2
1.3. Ortaya Çıkışı	4
1.4. Gelişimi.....	5
2. TÜRK OTOMOTİV SANAYİ TARİHİ.....	9
2.1. 1960 Öncesi Dönem Gelişmeleri ve Uygulanan Politikalar.....	9
2.2. 1960-1980 Dönemi Gelişmeleri ve Uygulanan Politikalar.....	13
2.3. 1980-2000 Dönemi Gelişmeleri ve Uygulanan Politikalar.....	22
2.4. 2000 Sonrası Dönem Gelişmeleri, Uygulanan Politikalar ve Alternatif Enerji Kaynaklı Araçlar.....	29
3. TÜRK OTOMOTİV SEKTÖRÜNDE MEVCUT DURUM, SEKTÖRÜN TÜRKİYE EKONOMİSİNDEKİ YERİ VE ÖNEMİ.....	42
3.1. Üretim ve İhracat	43
3.2. İthalat	49
3.3. Yabancı Yatırımlar	50
3.4. Sektörün Yarattığı İstihdam.....	52
3.5. Sağlanan Teşvik ve Sübvansiyonlar	52
3.6. Sektör Üzerinden Alınan Vergiler	54
4. TÜRK OTOMOTİV SANAYİNİN AVANTAJLARI VE SORUNLARI	55

4.1.	Sektörün Avantajları	55
4.1.1.	Talebi Karşılatabilen Yan Sanayi Avantajı	55
4.1.2.	Ülkenin Coğrafi Konumunun Getirdiği Erişebilir Pazar Avantajı	56
4.1.3.	Ülkede Genç Nüfusun Yoğun Olmasıyla Sağlanabilen İşgücü Avantajı 57	
4.2.	Sektörün Sorunları	57
4.2.1.	İthalata Bağımlılık Sorunu	57
4.2.2.	Yerli Teknoloji Üretememe Sorunu	58
4.2.3.	Ana ve Yan Sanayi Arasında Koordinasyon Eksikliği Sorunu	59
4.2.4.	Düşük Kapasite Kullanım Oranı Sorunu	60
4.2.5.	Yüksek Vergi Oranları Sorunu	61
5.	TÜRK OTOMOTİV SANAYİNDE PİYASA YOĞUNLAŞMASI.....	61
5.1.	Kavramsal Çerçeve	61
5.2.	Yoğunlaşma Endeksleri	63
5.2.1.	N Firma Yoğunlaşma Oranı	63
5.2.2.	Herfindahl Hirschman Endeksi	65
5.2.3.	Hannah ve Kay Endeksi	65
5.2.4.	Entropi Endeksi	67
5.2.5.	Hall-Tideman ve Rosenbluth Endeksleri.....	67
5.2.6.	Horvath Kapsamlı Yoğunlaşma Endeksi.....	68
5.2.7.	Gini Katsayısı ve Lorenz Eğrisi	68

İKİNCİ BÖLÜM

GÜNEY KORE OTOMOTİV SANAYİNİN GELİŞİM SÜRECİ VE MEVCUT DURUMU

1.	GÜNEY KORE OTOMOTİV SANAYİ TARİHİ.....	74
1.1.	Güney Kore'de 1960 Öncesi Dönem.....	74
1.2.	1960-1980 Dönemi Gelişmeleri ve Uygulanan Politikalar.....	76
1.3.	1980-2000 Dönemi Gelişmeleri ve Uygulanan Politikalar.....	83
1.4.	2000 Sonrası Dönem Gelişmeleri ve Uygulanan Politikalar	90
2.	GÜNEY KORE EKONOMİSİNDE OTOMOTİV SEKTÖRÜNÜN YERİ VE ÖNEMİ.....	94
2.2.	Güney Kore Otomotiv Sektöründe Üretim ve İhracat, Sektörün Ülke Milli Gelirine Katkısı.....	94
2.3.	Sektöre Devlet Tarafından Sağlanan Teşvikler	98
2.4.	Güney Kore Otomotiv Sektöründe Geliştirilen Teknoloji ve Geliştirilen Teknolojinin Dünya Otomotivine Katkısı	99

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

İKİ ÜLKE EKONOMİSİNİN VE OTOMOTİV SANAYİNİN GELİŞMESİNDE UYGULANAN EKONOMİK POLİTİKALARIN ROLÜNÜN KİYASLANMASI

1.	MAKRO KİYASLAMALAR.....	104
1.1.	Büyüme Oranları.....	104
1.2.	Enflasyon Oranları.....	107
1.3.	İşsizlik Oranları.....	111
1.4.	Dış Ticaret Dengeleri.....	113
2.	MİKRO KİYASLAMALAR	117
2.1.	Devlet Rolünün ve Kalkınma Planlarının Kıyaslanması	117
2.2.	Motorlu Taşıt Üretim Adetleri ve İhracatları.....	124
2.3.	Ar-Ge Yatırımları	129
3.	ÜNİVERSİTELERİN VE KURUMLARIN TEKNOLOJİ GELİŞTİRME ÇALIŞMALARININ KİYASLANMASI	132
	SONUÇ	136
	KAYNAKLAR	140

TABLolar

Tablo 1: Türkiye’de 2015-2021 Yıl Aralığında Üretilen Araç Tip ve Adetleri.....	45
Tablo 2: Türkiye’de 2015-2021 Yıl Aralığında İhracatı Yapılan Araç Tip ve Adetleri.	46
Tablo 3: Türkiye’de 2015-2021 Yıl Aralığı Motorlu Taşıtl İhracatının Üretime Oranı ..	46
Tablo 4: 2019-2021 Yıl Aralığında Toplam Otomotiv Sanayi Ürünü İhracatının Üretici Firmalar Bazında Dağılımı.....	47
Tablo 5: 2020 ve 2021 Yılları Toplam Otomotiv Sanayi Ürünü İhracatının Ülke Toplam İhracatına Oranı (1.000 ABD \$).....	48
Tablo 6: Türkiye’de Otomotiv Sanayinde Üretim Yapan Firmaların Toplam Sermayeleri İçinde Yabancı Sermaye Payları	51
Tablo 7: Türkiye’de 2015-2021 Aralığı Otomotiv Sanayinde Kapasite Kullanım Oranı	60
Tablo 8:Çeşitli Sektörler Kapsamında Yoğunlaşmanın Analiz Edildiği Bazı Ampirik Çalışmalar.....	64
Tablo 9: Güney Kore’de 1962-1979 Aralığı Toplam Motorlu Taşıtl Üretim Adetleri ve Reel GSYH’da % Artış	82
Tablo 10: Güney Kore’de 1981-1990 Aralığı Toplam Motorlu Taşıtl Üretim ve İhracat Adetleri.....	86
Tablo 11: Güney Kore’de 1990-1997 Aralığı Toplam Motorlu Taşıtl Üretimi ve GSYH’da Meydana Gelen % Artış	89
Tablo 12: Güney Kore’de 2001-2014 Yıl Aralığı Toplam Motorlu Taşıtl Üretimi ve GSYH’da Meydana Gelen % Artış	93
Tablo 13: 2017-2021 Yılları Arası Güney Kore’nin Otomotiv İhracatı ve Ülke Toplam İhracatı (ABD Doları)	96
Tablo 14: 2017-2021 Yılları Arası Güney Kore’nin Otomotiv Endüstrisi İhracatının Ülke Toplam İhracatına Oranı (ABD Doları).....	96
Tablo 15: 2019-2021 Dünya’da Üretilen Toplam Motorlu Taşıtl Adetleri	98
Tablo 16: Güney Kore ve Türkiye’de 1960 ve 1980 Dönem Aralığı TÜFE Yıllık Değişimleri %.....	107
Tablo 17: Güney Kore ve Türkiye’de 1981 ve 1989 Dönem Aralığı TÜFE Yıllık Değişimleri %.....	108
Tablo 18: Güney Kore ve Türkiye’de 1990 ve 2000 Dönem Aralığı TÜFE Yıllık Değişimleri %.....	109
Tablo 19: Güney Kore ve Türkiye’de 2005 ve 2021 Dönem Aralığı TÜFE Yıllık Değişimleri %.....	109
Tablo 20: Güney Kore ve Türkiye’de 1963 ve 1970 Dönem Aralığı İşsizlik Oranları %	111
Tablo 21: Güney Kore ve Türkiye’de 1971 ve 1980 Dönem Aralığı İşsizlik Oranları %	111
Tablo 22: Güney Kore ve Türkiye’de 1982 ve 2000 Dönem Aralığı İşsizlik Oranları %	112
Tablo 23: Güney Kore ve Türkiye’de 2005 ve 2021 Dönem Aralığı İşsizlik Oranları %	113
Tablo 24: Güney Kore ve Türkiye’de 1960 ve 1980 Dönem Aralığı Dış Ticaret Dengesi (Milyon ABD Doları).....	115
Tablo 25: Güney Kore ve Türkiye’de 1980 ve 1989 Dönem Aralığı Dış Ticaret Dengesi (Milyon ABD Doları).....	116

Tablo 26: Güney Kore ve Türkiye’de 2002 ve 2021 Dönem Aralığı Dış Ticaret Dengesi (Milyon ABD Doları).....	117
Tablo 27:Güney Kore’de Uygulanan Kalkınma Planları ve Planların Kapsadığı Hedefler	120
Tablo 28: Türkiye’de Uygulanan Kalkınma Planları ve Planların Kapsadığı Hedefler	122
Tablo 29: Türkiye’de 1962-1970 Dönem Aralığı Motorlu Taşıt Üretim Adetleri.....	125
Tablo 30: Güney Kore’de 1962-1970 Dönem Aralığı Motorlu Taşıt Üretim Adetleri.	125
Tablo 31: Türkiye’de 1971-1979 Dönem Aralığı Motorlu Taşıt Üretim Adetleri.....	126
Tablo 32: Güney Kore’de 1971-1979 Dönem Aralığı Motorlu Taşıt Üretim Adetleri.	126
Tablo 33: Güney Kore ve Türkiye’nin 1981-1997 Dönem Aralığı Toplam Motorlu Taşıt Üretim Adetleri	126
Tablo 34: Güney Kore ve Türkiye’nin 2000-2015 Dönem Aralığı Toplam Motorlu Taşıt Üretim Adetleri	127

ŞEKİLLER

Şekil 1: Lorenz Eğrisinden Gini Katsayısının Türetilmesi	69
Şekil 2: Güney Kore Ekonomisinin Kalkınma Dönemleri	90

GRAFİKLER

Grafik 1: 1998-2008 Yıl Aralığı Türkiye’de Üretilen Toplam Motorlu Taşıt Adetleri..	33
Grafik 2: Türkiye’de 2015-2021 Yıl Aralığında Üretilen Toplam Araç Adetleri	43
Grafik 3: Türkiye’de 2015-2021 Yıl Aralığında İhracatı Yapılan Toplam Araç Adetleri	43
Grafik 4: 2015-2021 Yıl Aralığı Türkiye’de Üretilen ve İhraç Edilen Toplam Motorlu Taşıt Adetleri.....	44
Grafik 5: 2015-2021 Yıl Aralığı Türkiye’de Otomobil ve Hafif Ticari Araç Pazarlarında İthal Ürün Payları.....	49
Grafik 6: 2015-2021 Yıl Aralığı Güney Kore’de Üretilen Toplam Motorlu Taşıt Adetleri	94
Grafik 7: 2015-2021 Yıl Aralığı Güney Kore Otomotiv Endüstrisi Üretim, İhracat, Yerli Araç Satışı ve İthal Araç Satışı Adetleri (x1.000.000).....	95
Grafik 8: 1963 ve 1980 Yıl Aralığı Güney Kore ve Türkiye’de GSYH Artış Hızları..	105
Grafik 9: 1981 ve 2000 Yıl Aralığı Güney Kore ve Türkiye’de GSYH Artış Hızları..	105
Grafik 10: 2001 ve 2015 Yıl Aralığı Güney Kore ve Türkiye’de GSYH Artış Hızları	106
Grafik 11: 2016 ve 2020 Yıl Aralığı Güney Kore ve Türkiye’de GSYH Artış Hızları	107
Grafik 12: 2015-2021 Yıl Aralığı Güney Kore Otomotiv Endüstrisi Üretim ve İhracat Adetleri (x1.000.000).....	128
Grafik 13: 2015-2021 Yıl Aralığı Türkiye Otomotiv Endüstrisi Üretim ve İhracat Adetleri (x1.000.000).....	129
Grafik 14: Güney Kore ve Türkiye’de 1970 ve 2008 Dönem Aralığı GSYH’dan Ar-Ge Harcamalarına Ayrılan Yüzdellik Pay	130
Grafik 15: Güney Kore ve Türkiye’de 2009 ve 2015 Dönem Aralığı GSYH’dan Ar-Ge Harcamalarına Ayrılan Yüzdellik Pay	131
Grafik 16: Güney Kore ve Türkiye’de 2015 ve 2020 Dönem Aralığı GSYH’dan Ar-Ge Harcamalarına Ayrılan Yüzdellik Pay	132

KISALTMALAR

AB: Avrupa Birliği

ABD: Amerika Birleşik

AR-GE: Araştırma Geliştirme

BDT: Bağımsız Devletler Topluluğu

BRIC: Brezilya, Rusya, Hindistan,

GSYH: Gayrisafi Yurtiçi Hasıla

IMF: Uluslararası Para Fonu

KAMAG: Kamu Kurumları Araştırma ve Geliştirme Projelerini Destekleme Programı

KDV: Katma Değer Vergisi

KKO: Kapasite Kullanım Oranı

OECD: Ekonomik Kalkınma ve İş birliği Örgütü

OICA: Uluslararası Motorlu Araç İmalatçıları

OSD: Otomotiv Sanayi Derneği

ÖTV: Özel Tüketim Vergisi

MAM: Marmara Araştırma Merkezi

TOGG: Türkiye'nin Otomobili Girişim Grubu

TÜBİTAK: Türkiye Bilimsel ve Teknik Araştırma Kurumu

TÜİK: Türkiye İstatistik Kurumu

TÜSİAD: Türk Sanayicileri ve İş İnsanları Derneği

GİRİŞ

Otomotiv, ülkelerin ihracatını ve hükümetlerin vergi gelirlerini arttıran, ülkelere istihdam yaratan, katma değeri yüksek bir sanayi dalıdır. Birçok sektörden alıcı ve birçok sektöre de satıcı konumunda olup ileri geri bağlantılar içerir. Bundan dolayıdır ki, otomotivde meydana gelen her gelişme, üretim ve ihracatı arttırdığı için iktisadi büyümeye, diğer sektörlerle bağlılık içerdiği için tüm ekonomiye yansımaktadır.

Bu çalışmanın birinci bölümünde, otomotivin dünya üzerinde ortaya çıkışından günümüz modern görünümüne ulaşıncaya kadar geçirdiği dönüşüm, Türk otomotiv sanayinin kısaca 1960 öncesi dönemi ve Güney Kore ile kıyaslanmasının yapılmaya başlandığı ilk dönem olan 1960 ve 1980 dönemi, sanayileşme stratejisinin değiştiği 1980 dönemi ve 2000 arası dönem ve son olarak da 2000 sonrası dönem; uygulanan devlet politikaları, otomotivin ülke ekonomisindeki yeri ve önemi, sektörün sorunları ve avantajları ile beraber ele alınacaktır. Ayrıca bu bölümde literatürde yapılan yoğunlaşma analizlerine ve Türk otomotiv sanayindeki firmalar üzerinde yapılan yoğunlaşma analizi çalışmalarına da yer verilecektir.

Çalışmanın ikinci bölümünde Güney Kore otomotiv sanayinin oluşturulmaya başlandığı 1960 ve 1980 dönemi, teknoloji yeteneğinin geliştirilip yerli marka üretimlerinin ihraç edilmeye başlandığı 1980 ve 2000 arası dönem, bir otomotiv devi olmayı başardığı 2000 sonrası dönem, yine birinci bölümde olduğu gibi uygulanan devlet politikaları ve ülke ekonomisindeki yeri ve önemi ile birlikte izah edilecektir.

Çalışmanın üçüncü bölümü olan son bölümde ise Güney Kore ve Türkiye'nin otomotiv sanayinin gelişim sürecinde devlet tarafından uygulanan iktisat politikaları, benimsenen stratejiler, teknoloji geliştirme çalışmaları ile ekonomik büyüme oranları, enflasyon oranları, işsizlik oranları ve dış ticaret dengeleri gibi makro göstergeler ve kalkınma planları, üretim rakamları ve Ar-ge harcamaları gibi mikro göstergeler yoluyla karşılaştırılıp, Türk otomotiv sanayinin geleceği hakkında Güney Kore'den yola çıkarak çıkarımlarda bulunulacaktır.

BİRİNCİ BÖLÜM

OTOMOTİV SEKTÖRÜ, DÜNYADA VE TÜRKİYE'DE SEKTÖRÜN GELİŞİM SÜRECİ

1. OTOMOTİV SEKTÖRÜ HAKKINDA GENEL BİLGİ, SEKTÖRÜN ORTAYA ÇIKIŞI VE GELİŞİMİ

1.1.Tanımı

Dört ve dörtten daha fazla lastikli tekerleği olan, yanmalı veya patlamalı motorla tahrik edilen, mal ya da insan taşımak amacıyla ve karayolunda kullanılmak üzere, uygun teknik mevzuat dâhilinde üretilen araçlara motorlu karayolu taşıtı denmektedir. Bu taşıtları üreten sanayi ana sanayi olarak isimlendirilirken, ana sanayinin konusunu oluşturan taşıtlarda kullanılmak maksadıyla, orijinal veya orijinale yakın değerlerde aksam ve parça üreten sanayiye yan sanayi adı verilmektedir. (Devlet Planlama Teşkilatı, 2007: 1).

Otomobil, kamyon, otobüs, traktör ve benzeri araçlar ana sanayi içinde sınıflandırılırken; komple motor ve parçaları, aktarma organları, fren sistemi, yağ akışkanının kullanıldığı hidrolik aksamlar ile hava akışkanının kullanıldığı pnömatik aksamlar, lastikler, akümülatörler, koltuklar ve camlar gibi aracı oluşturan ve değer katan üretimler yan sanayi içerisinde kategorize edilmektedir. (Karbuz vd., 2009: 4).

1.2.Önemi ve Diğer Sektörlerle İlişkisi

Otomotiv sektörünün, ülkede ihracat geliri ile istihdam artışı yaratması ve yabancı yatırımların yapılmasına vesile olmasının yanında, sanayileşmeye ve kalkınmaya katkı sağlaması bakımından da oldukça önem arz ettiği yadsınamaz bir gerçektir. Bu yüzdendir ki otomotiv, dünyada en gözde sektörlerden sayılır. Bugün her gelir seviyesinde tüketiciye üretim yapılabilir konumunda olan otomotiv, çeşitli sektörlerle de alıcı ve satıcı olarak ileri geri bağlılık içermektedir. (Başbuğ ve Evlimoğlu, 2020: 135).

Demir-çelik, cam, hafif metaller, lastik, plastik ve petro-kimya gibi diğer dalların alıcısı olması hasebiyle, otomotiv sektöründe gerçekleşen teknolojik gelişmeler bu sektörleri sürükleyici güç meydana getirmektedir. Ulaştırma, turizm ve tarımın başını çektiği diğer sektörlerin ihtiyaç duyduğu çeşitli motorlu araçlar, otomotiv sektörü tarafından karşılanmaktadır. Dolayısıyla otomotivin gelişimi ürün temin ettiği sektörlerde

de olumlu yansıma oluşturmaktadır. Üretilen araçların müşteriye ulaşımını gerçekleştiren bayiler, akaryakıt istasyonları, sigorta şirketleri otomotivin yarattığı iş hacminden faydalanan iş kollarıdır (Yurdakul ve İç, 2003: 2).

Otomotiv sektörü sayılanların dışında önemli bir alan olan savunma sanayinin girdilerini de üreten bir yapıya sahip olup bahsedildiği gibi değişik sektörlerle talep sağlamaktadır. Çeşitlilik konusunda zengin olan otomotiv sektöründe ürünler müşteri talepleri, üretim aşamaları, teknik anlamdaki donanım veya pazarlama stratejileri gibi açılardan da farklı özellikler taşımaktadırlar. Sektör, teknolojiye yaşanan gelişmelerin ilk önce uygulamaya konulduğu, üretimdeki tekniklerin her geçen gün hızla değişip geliştiği bir sanayi dalıdır (Tanyılmaz ve Ertan, 2001: 7).

Otomotiv, müşterilerin her geçen gün çoğalan ve değişen taleplerine ayak uyduran, tüketiciden gelen taleplerin ürün geliştirilmesinde büyük öneme sahip olduğu, sürekli faaliyet hâlinde olmasıyla daima canlı kalabilen bir sektördür. Ayrıca bahsedildiği gibi ülkedeki diğer sektörlerle de itici etki oluşturan, ülkede yüksek katma değer sağlayan ve büyük bir vergi geliri yaratan, oldukça önemli istihdam kapısı olması yanında görece ileri ülkelerin teknoloji gelişiminin ülkeye getirilmesine de aracılık eden bir sektördür (Görener ve Görener, 2008: 1214). Otomotiv sektörünün ülke ekonomisine sağladığı oldukça çeşitli avantajların yanında uluslararası yatırımlara da konu olması sektörün önemini daha da arttırmaktadır. Oldukça şiddetli bir rekabetin söz konusu olması beraberinde yaratıcılık, etkili pazarlama, dayanıklılık aynı zamanda da çeşitliliği getirmektedir (Ertuğral, 2011: 76).

Yatırımların uluslararası olması dış ticaret engellerine, ürünlerin üretiminde kullanılan malzemelerin fiyatlarının ülkeden ülkeye değişiklik göstermesine ve döviz kurlarının farklılıklarına dayanmaktadır. Özellikle gelişmiş ülkeler, dünyanın geri kalan çeşitli ülkelerinde fabrikalar kurup ortaklıklar oluşturmaktadır. Dünyada isim yapmış markalara bakıldığında, çok uluslu şirket hâline geldikleri gözlemlenmektedir. Teknolojide yeni gelişmeler yaratılıp sürekli üzerine eklenerek giden bir sektör olan otomotivde, hem gelişmiş hem de gelişmekte olan ülkelerde şirket birleşmeleriyle üretici sayısı düşürülüp kuvvetler birliği oluşturulmaktadır (Ertuğral, 2011: 76).

Günümüzde kullanılan motorlu taşıt araçları yıllar boyunca çeşitli evrelerden geçmiş olup, ortaya çıktığı ilk zamanlardan buyana ihtiyaca ve zamanın şartlarına uygun olarak gelişmiştir.

1.3.Ortaya Çıkışı

Tarihte, 1769 yılında Fransız bir Yüzbaşı olan Nicholas Joseph Cugnot'ça üretilen Fardier isimli ilk araç, aslen silahları çekmede kullanılması maksadıyla üretilmiş, üç tekerlekli, buhar gücüyle çalışan bir araçtır. Oldukça yavaş ve kullanışsız olan bu araçtan sonra 1801 yılında İngiliz Richard Trevithick, 1805 yılında ise Amerikan Oliver Evans çeşitli çalışmalara devam ederek modern otomobilin temellerini atmışlardır. Saatte 25 km hız kapasiteli buharla çalışan aracı 1829 yılında yine bir İngiliz olan Sir Goldwort Guyney yapmış, Fransız Etienne Lenoir ise 1860 yılında içten yanmalı motoru Paris'te keşfetmiştir. 1864'te Almanya Köln'de bir fabrika olan Gasmotorenfabrik Deutz AG'de içten yanmalı sabit motorlar üretilmeye başlanmış, 1876'da ilk dört silindirli içten yanmalı motor üretimi Gasmotorenfabrik Deutz AG'nin kurucularından Otto tarafından yapılmıştır (Bedir, 2002: 2). Modern anlamda bir otomobil üretimi ise ancak 1886'da Karl Benz ve Gottlieb Daimler ile başlamıştır. Araçların üretimi ilkel tarzlarda ve küçük işletmelerde gerçekleşse de kullanımı ve üretimi sürekli artarak tüm dünya genelinde otomobil marka sayısı 1800'de henüz 8 adet olmasına rağmen 1890 yıllarında 500 adede ulaşmıştır (Deniz, 2009: 3).

Otomotivde yaşanan gelişmelerin ardında üç aşamadan geçen üretim teknikleri yatmaktadır. En eski üretim tekniği olan el sanatı tarzı üretim, çıraklık usulüne dayanmaktadır. Daha önceden alınan siparişe göre üretim yapılan küçük işletmelerde, usta mertebesindeki işçiler, oldukça basit araçlar kullanarak piyasada olan diğer ürünlerin benzerlerini üretmektedirler. Ürün ısmarlaması yapan söz konusu her müşteri için farklı üretilen çıktılar, aslında daha çok satın alma gücü yüksek bireylere yöneliktir (Çetin ve Altuğ, 2005: 301).

El sanatı tarzı üretimde maliyetler yüksektir ve adet artışı maliyetlerde bir azalma getirmemektedir. Küçük atölyelerde üretilen imalat parçalarının bir araya getirilmesi suretiyle meydana gelen otomobiller, güvenilirlik konusunda zayıftır. Yeni teknolojinin gelişmesinin pek de mümkün olmadığı el sanatı tarzı üretim, tercih edilemeyecek kadar avantajlıdır. Maliyet yüksekliği ve birçok emekçinin pay sahibi

olması sebebiyle de bahsedildiği gibi sadece satın alma gücü yüksek bireylere hitap edecek kadar pahalı ürünler üretilmesine sebep olmaktadır (Aydın, 2009: 5).

İkinci üretim tekniği, emek üzerinde uzmanlaşmayı merkeze alan seri üretim tekniğidir. Seri üretimde üreticiler, düşük birim maliyet ile kalıplaşmış biçimde ve sayıca çok ürün üretimi yaparak ölçek ekonomisinin faydalarından yararlanmaktadırlar. Aynı işi defalarca yapan işçiler uzmanlaşarak, seri hareket ederek üretim hızının artmasını sağlamaktadır (Çetin ve Altuğ, 2005: 301).

Otomotiv endüstrisinde kullanılan üçüncü üretim tekniği ise yalın üretimdir. Yalın üretimde değer yaratmayan tüm iş ve adımlar israf olarak nitelendirilmektedir. Değer yaratmayan adımların faaliyetten kaldırılması, kaldırılamıyor ise minimuma indirgenmesi amaç edinilmektedir. Hatalı üretim, fazla üretim, olması gerekenden çok elde tutulan her malzeme diğer bir deyişle stok israfa örnektir. Defalarca tekrarlanan kontrol ve onay işlemleri gibi boş adımlar, gereği olmayan malzeme taşımaları, yeterince organize olamamış işçilerce oluşturulan işlevsiz kalabalık, makinenin işlemini tamamlamasını beklemek ya da tamir yapmak amacıyla beklemek de israfa sebep olan diğer unsurlar olarak sıralanabilmektedir (Öksüz vd., 2017: 1). Yalın üretim el sanatına dayanan üretimin avantajlı tarafı olan esneklik ve kalite ile seri üretimin avantajı olan pratiklik ve düşük birim maliyetin bir araya gelmesidir ve yalın üretimde daha az maliyet ile ürün çeşitliliği amaçlanmaktadır (Türkan, 2010: 31).

1.4.Gelişimi

İlk olarak Avrupa’da doğan otomotiv sanayi, Amerika Birleşik Devletleri’nde binek otomobil üretimi ile gelişmeye devam etmiştir. Birinci Dünya Savaşı’nın yaşandığı tarihlerin sonrasında da sektörde sürekli bir değişim ve gelişim yaşamıştır (Deniz, 2009: 3).

1900’lerin başında montaj fabrikası kurarak, seri üretimin ilk adımlarını atan Henry Ford, herkesçe para verilip alınabilecek, pahada ucuz otomobillerin üretimini hedeflemiş, edindiği hedef ise üretim maliyetlerinin azaltılmasını gerektirmiştir. 1903’te bir montaj işçisi tek başına bir otomobilin tüm montajını 9 saatte tamamlıyorken, 1908 yılına gelindiğinde her montajcıya tek bir iş verilerek görev bölümü ve uzmanlaşma ile bir montaj işçisinin bir otomobile harcadığı zaman 9 saatten yaklaşık 2 dakikaya düşürülmüştür. Seri üretim ile üretilen her biri birbirinin aynısı, kutu gibi, siyah

otomobillere Model T ismi verilmiş, kullanılışı ve tamiri basit olan bu araçlar ile Henry Ford araç pazarında önemli bir dilime sahip olmuştur (Saydan, 2004: 154).

O yıllarda Ford'un amacı aynı üründen çok sayıda, ucuza ve hızlı üretim yapmaktır. En hızlı kuruyan renk siyah olduğundan dolayı hızlı üretim gayesi neticesinde araçların hepsi siyah renge boyanmıştır (<http://tokkder.org/>, 08.08.2021). “Her müşteri, siyah olduğu sürece istediği renge boyanmış bir araca sahip olabilir.¹” sözü uygulanan politikanın tekdüzeliğini kanıtlar niteliktedir. Model T, 1914 ve 1925 yılları arasında müşteriye yalnızca siyah renkte sunulmuştur (<https://corporate.ford.com/>, 08.08.2021).

Henry Ford'un tek tip, kutu gibi ve siyah Model T otomobilleri yıllarca rağbet görmüşse de birbirinin aynı araçları kullanmak, 1930'ların başlarında insanlar tarafından otomobillerin her birinin kendine özgü görünüşlerinin olduğu zamanlara özlemi arttırmış ve talep anlayışı değişmiştir. Tam da bu noktada General Motors'un yöneticisi Alfred P. Sloan seri üretim tekniğine çeşitlilik unsurunu ekleyerek, Ford'a karşı rekabet gücünü önemli ölçüde arttırmıştır (Saydan, 2004: 155).

Ekonomik durum incelendiğinde yaşanan Birinci Dünya Savaşı küresel ekonomiyi etkilemiş ve dünya genelinde fiyatlarda hızlı düşüşler olmuşsa da 1922 ve 1927 dönem aralığında toparlanma sürecine girilmiştir. Amerika, Avrupa devletlerine yatırımlar yapmış ve ekonomide bir rahatlama ortamı meydana gelmiştir. Bu dönemde Amerika sanayisinde yüzde yirmi beşlik gelişme olmuş fakat bu gelişme kısa vadeli olarak gerçekleşmiştir. Bir süre sonra üretimdeki azalış işsizlik oranlarını arttırmış ve borsa bu durumdan etkilenmesi neticesinde 1929 sonbaharında çökmüştür (Akkor, 2018: 135).

Sonuç itibariyle mali piyasadaki çöküş reel sektöre de sıçramış ve dünya genelinde bir kriz yaşanmıştır. Yaşanan kriz öncesi durum gözlemlendiğinde Amerika'nın Birinci Dünya Savaşı'nın ardından ekonomiyi yeniden yapılandığı, başta otomotiv olmak üzere teknoloji kullanımı ve üretim miktarlarında özellikle seri üretimin kullanılmaya başlanmasıyla birlikte patlama yaşandığı görülmektedir. Şüphesiz artan verimlilik ve hızlanan ekonomik büyümede seri üretimin uygulanmaya başlanmasının büyük bir payı olmuş, teknoloji neredeyse tüm sektörlerde kullanılmaya başlanmıştır

¹ Henry FORD

(Darıcan, 2005: 42). Kriz sonrası ise devlet anlayışında birtakım değişikliklere gidilmiş, serbest ekonomik düzeni savunan anlayış ekonomik büyümeyi temele alan, müdahale eden devlet anlayışına çevrilmiştir. Merkez Bankaları parasal mekanizmayı kontrol etmiş, finansal kesimin denetimi arttırılmıştır (Yardımcı, İnce ve Ekiz, 2017: 254).

Uzak Doğu'da bakıldığında ise 1937 yılında kurulan Toyota'nın 1950 yılına gelindiğinde toplam üretiminin 2.685 iken, Ford'un fabrikalarında bir günde üretilen araç sayısının 7000'in üzerinde seyir ettiği görülmektedir. O yıl General Motors'un toplam üretimi 2 milyonun, Ford'un toplam üretimi ise 4 milyonun üzerinde gerçekleşmiştir. Dolayısıyla Toyota'nın rekabet edebilme gücü çok zayıf olduğundan mevcut durum birtakım adımlar atılmasını, Japonya'ya uygun yeni bir sistem oluşturulmasını zorunlu kılmaktadır (Türkan, 2010: 30).

Sonuç olarak yalın üretim tekniğinin temelleri de bu arayış sonucunda mühendis Eiji Toyoda ve mühendis Taiichi Ohno ile Japon Toyota Fabrikası'nda atılmıştır. Amerika'ya Ford'un Fabrikalarını incelemeye giden Eiji Toyoda ve Taiichi Ohno, gözlemleri sonucu Ford'un seri üretim tekniğinin kendi ülkeleri ve fabrikaları için uygun olmadığı kanaatine varmıştır. Ford'un üretim sistemi çok aşamalı, savurgan bir sistemdir. Fakat Japonya'nın kaynakları kıttır ve gereksiz hiçbir adıma yer verilmemesi gerekmektedir. Ellerindeki kaynakların talebe uygun, sıfır hata ile gereksiz stoklara yer vermeden en yüksek adette üretimi Toyota Fabrikasının ana hedeflerini oluşturmuştur (Kılıç, 2016: 9).

Amerika Henry Ford'un seri üretimi sayesinde birim maliyetleri azaltıp yıllarca zirvede kalsa Avrupa ve Asya ülkeleri 1960'lı yıllarda başta Japonya olmak üzere önemli gelişmeler göstermiştir. Japonya'nın İkinci Dünya Savaşı bittikten sonra Toyota'nın üretimini diğer firmalarla yarış edebilecek düzeye getirmek için sistem geliştirme isteğiyle meydana getirdiği yalın üretimi sayesinde şirket sektörde isim yapmış, bu durum da Amerikalı üreticileri Avrupa'da ortaklık kurmaya yönelterek küreselleşmenin de zeminini hazırlamıştır (Polat, 2020: 506).

1970'li yıllarda gelişmekte olan ülkeler, devlet teşvikleriyle beraber montaj sanayi ve ithal ikameci sanayileşmeye yönelmiş, bu durumu direkt ithalata tercih etmişlerdir. 1979'da yaşanan ikinci petrol şokunun ardından yaşanan krizde taşıt üretiminde bir azalma meydana gelmiş, özellikle Kuzey Amerika yaşanan gelişmelerden

önemli boyutlarda olumsuz etkilenmiştir. 1980’li yıllardan itibaren geliştirilen üretim teknolojileriyle birlikte, ürün çeşitliliği gibi unsurlar önem kazanmış ve 1990’lı yıllara gelindiğinde üretim geliştirmekte olan ülkelerde daha da artmıştır. 2008 krizi bu geçişi daha da tetiklemiş ve sektörde Asya-Okyanusya ülkelerinin küresel payı giderek genişlemiştir (Polat, 2020: 506).

Bir diğer otomotiv sanayi ürünü olan ticari araç üretimine bakıldığında da otomobil üretimi ile ticari araç üretiminin ortak bir ilerleme gösterdiği gözlemlenmiştir. 1912 yılında karavan ve otobüs, Birinci Dünya Savaşı yıllarında ise kamyon imalatına başlanmıştır (Deniz, 2009: 4).

OICA verilerine göre 2008’de yaşanan dünya krizi öncesi 2007 yılı toplam dünya motorlu araç üretimi 73.152.696’dır. Bu üretimin 19.109.213 ile yüzde 26,12’si Amerika’ya, 22.845.449 ile yüzde 31,22’si Avrupa’ya, 30.655.981 ile de yüzde 41,90’ı Asya-Okyanusya ülkelerine aittir. 2017 yılı toplam dünya motorlu araç üretimi ise aradan geçen 10 yılın ardından 97.302.534’a yükselmiştir. Bu üretimin 20.669.537 ile yüzde 21,24’ü Amerika’ya, 22.161.107 ile yüzde 22,77’si Avrupa’ya, 53.540.607 ile yüzde 55,02’si Asya-Okyanusya ülkelerine aittir. Veriler incelendiğinde 10 yıllık süreçte küresel üretim payı, geliştirmekte olan ülkelere artmaya devam etmiştir.

Yine OICA verilerine göre otomotiv ürünleri üretimi Kovid-19 salgını nedeniyle 2019 yılında küresel ölçekte bir düşüşle karşılaşarak son on yıllık büyümeyi sona erdirmiştir. 2020 yılına gelindiğinde salgının devam eden etkisiyle toplam üretim yaklaşık yüzde 16’lık bir düşüş yaşayarak 77.711.725’i görmüş, 77.583.519 olan 2010 yılı üretimine denk gelecek bir seviyeye gerilemiştir. 2020 yılı bölge özelinde incelendiğinde Avrupa’da bir bütün olarak ortalama yüzde 21’den fazla, Amerika’da ise yüzde 22 oranında otomotiv ürünleri üretimi azalışı meydana gelmiştir. Verilerden çıkartılan en önemli sonuç ise bu istisnai durumda dahi Asya-Okyanusya ülkelerinin yüzde 10 oranında bir düşüş yaşayarak küresel üretimin en büyük payına sahip olmaya devam etmiş olmasıdır.

Otomotiv sektöründe esaslı bir rekabet ortamının olduğu gözlemlenmektedir. Bu rekabet eski tarihlere nazaran sadece fiyat rekabeti değil sağlamlık, çeşitlilik rekabetidir. Her geçen gün değişen ve gelişen otomotiv sektöründe şirketlerin, üretim tesislerinde kullanılan makine ve teçhizatları ve çalışanlarının bilgi birikimleri ile yaratıcılıklarını

arttıracak eğitimler yoluyla ileriye dönük fiziki ve beşerî yatırımlar gerçekleştirilmesi, rekabet edebilirliklerinin bugünden garanti altına alınması bağlamında oldukça avantaj sağlamaktadır. Müşteri tercihleri özellikle doymuş pazarlarda önem arz etmekte ve bu durum üreticileri ürün geliştirme, markalaşma, model oluşturma gibi unsurlarda tetiklemektedir. Ar-Ge çalışmaları gün geçtikçe hız kazanmakta ve bu çalışmalara alternatif yakıt, elektrikli araçlar, güvenlik, çevre kurallarına uyum gibi alanlar da dahil edilmekte, dolayısıyla şirketler çalışmalarına her geçen gün daha büyük bütçeler ayırarak devam etmektedirler (Çorlu Ticaret ve Sanayi Odası, 2020: 5).

Günümüzde otomotiv sanayi ürünleri, yoğun Ar-Ge çalışmaları ve tasarımlarla ilk yıllarına kıyasla belki de o zamanlarda akla gelmeyecek biçimlere bürünmüş, özellikle binek otomobiller özelinde bir yerden başka bir yere götürebilmesi ile bir ihtiyacın karşılığı olması yanında ihtişam ve varlık göstergesi hâline gelmiştir. Artık araçlar onlar olmadan aylar sürecektir yolları aşmakla kalmamış, bir otomobilden hız, konfor, güvenlik, gösteriş gibi beklentiler doğmuştur. Zengin ve meraklı kişilerce koleksiyonlar oluşturulur duruma gelmiş, yarışlar düzenlenmek suretiyle sporlara konu olmuştur. Yedek parçaları için yan sanayiler kurulmuş, yalnızca tamir ve bakımı bile sayısız insana istihdam yaratabilme seviyesine ilerlemiştir.

Yine bugün gelinen noktada gerek üretim gerekse pazarlamada küresel bir uyum sağlanmış, meydana getirilen ürünlerle otomotiv sektörü kalite yönetimi ve bunula birlikte verimlilikte yetkinliğini uluslararası gelişmiş pazarlara yönelik yapılan ihracatlar ile kanıtlamıştır (Çorlu Ticaret ve Sanayi Odası, 2020: 6).

2. TÜRK OTOMOTİV SANAYİ TARİHİ

2.1.1960 Öncesi Dönem Gelişmeleri ve Uygulanan Politikalar

İlk olarak Birinci Dünya Savaşı'nın ardından yabancılar tarafından, işgal altında olan İstanbul'da Amerika'nın Ford ve Chevrolet marka araçları Amerikan Foreign Trade Şirketi aracılığıyla, yine aynı yıllarda İtalyanların Fiat marka otomobilleri Torino'ya bağlı özel bir büro aracılığıyla Türkiye piyasasında boy göstermeye başlamıştır (Pişkin, 2017: 27). 1928 yılında dönemin hükümeti ve Ford Motor Company arasında 25 yıllık bir sözleşme yapılmış ve Vehbi Koç Ford Motor Company'nin Türkiye acenteliğini almıştır. O yıllarda ülkede otomotiv sanayi anlamında destekleyici bir taban olmaması dolayısıyla

devlet tarafından montaj için gelen parçaların gümrüksüz ithal edileceği ve bununla beraber ihraç edilen ürünlerden vergi alınmayacağı bildirilmiştir (Altuğ, 2010: 30).

Vehbi Koç'un Ford Motor Company'in Türkiye acenteliği alması sonucu kurulan Otokoç, 1929 yılında İstanbul'da ilk montaj denemesine başlamış ve yapılacak üretimin bir kısmının Sovyetler'e ihraç edilmesi planlanmıştır. Otomobil, kamyon ve traktör üretmek amacıyla kurulan, o günkü şartlara nazaran yüksek teknolojiye denilebilecek imkânlarla sahip olan bu montaj fabrikasında 450 işçi çalıştırılmış, günlük olarak 48 adet kamyon ve otomobil üretilebilir seviyeye ulaşılmıştır. 1930'a gelindiğinde Büyük Buhran'ın etkilerine yenik düşülmüş ve planlanan ihracat gerçekleşmemiştir. Yaşanılan gelişmelerin ardından ise 1934 yılında üretim tamamen durdurulmuştur (Yayar ve Yılmaz, 2016: 77).

Türkiye ekonomisinde politika kronolojisi yapıldığında çeşitli denemelere gidildiği gözlemlenebilmektedir. Nitekim ülkede ekonomik politika denemeleri de, o ülkenin sanayisini ve üretim gücünü yakından etkileyen unsurlardandır.

Türkiye'de, 1923'te ekonomideki neredeyse her kesimden insanın katılımıyla gerçekleşen İzmir İktisat Kongresi'nde alınan kararlar sonucu özel sermayeyi teşvik edici iktisat politikası benimsenmesine karar verilmiştir. Dönemin zorlukları nedeniyle kaçınılmaz olarak kalkınma hedef alınmış ve kalkınma maksadıyla da özel girişimciliğin desteklendiği serbest ekonomiye geçiş dönemi yaşanmıştır. 1930'larda Kurtuluş Savaşı'nın devam eden etkileri ve dünyada 1929 Büyük Buhran'ın yaşanmasıyla, ekonomide problemler meydana gelmiş, ülke içinde fiziki ve beşerî sermaye sorunları yaşanmıştır. O dönemde dünya üzerinde devlet desteğinin gerekli olduğunun belirtildiği Keynesyen ekonomik modelin de popüler olması ile 1930'lar Türkiye'sinde devletçilik ilkesi kabul edilmiştir (Dikkaya ve Kutval, 2016: 156).

Türkiye'de 1946 yılında tek partili rejimden çok partili rejime geçilmiş, 1960 askeri darbesine kadar iktidarda kalacak olan Demokrat Parti dönemi 1950'de başlamıştır. 1950 yıllarından itibaren ekonomik politika değişiklikleri de yaşanmış, devlet desteklerinin ekonomide sık rastlanıldığı modelden daha serbest bir ekonomik modele geçiş yapılmıştır. Türkiye'nin sanayi yapısı 1950 dönemlerine kadar temelleri 1930'lu yıllarda atılan ithal ikamesine dayalı sanayidir. 1950 dönemi hükümeti devletçiliğe ve devletin ekonomiye müdahalesine karşı çıkmıştır. Bu sebeple de devletin ekonomi

üzerindeki etkisini daraltacağını, kalkınmanın özel kesimin gelişmesiyle sağlanacağını bildirmiştir. Fakat serbestleşme ile birlikte beklenen yabancı kaynak girişi olmamış, dış ticaret açıkları oluşmuş, döviz rezervleri tükenmeye yaklaşmıştır (Şahin, 20014: 103).

1953'lerde serbest ekonomik modelden vazgeçilmeye gidilmiş ancak devlet müdahaleleri de plansız ve programsız kalmıştır. İthalatın sebep olduğu döviz dar boğazı, gümrük tarifeleri gibi önlemlerle engellenmeye çalışılarak yerli sanayi için bir koruma oluşturulmuşsa da bu durum 1956'lardan itibaren yerli sanayinin ihtiyaç duyduğu yatırım malı, ara girdi, hammadde ithalatının daralması gibi bir dizi sıkıntıları beraberinde getirmiştir. Dövizin bulunmaması ve sanayi mallarının darlığı, yatırımların dağılımlarını beklenen bir son olarak üretken olmayan sektörler lehine değiştirmiştir (Şahin, 2014: 103).

Ülkede İkinci Dünya Savaşı bitiminden 1953 yılına kadar oldukça liberal bir strateji uygulanmış, dış pazara yönelik kalkınma amaçlanarak serbest dış ticaret rejimi benimsenmiştir. 1953 yıllarından itibaren de döviz dar boğazı doğmasından dolayı ithalat kota ve yasakları, gümrük duvarları gibi korumacı ithal ikameci sanayileşme araçlarını kullanılmaya başlanmıştır. Enflasyonist politikalar ile aşırı değerlenmiş kur politikası 1958 yıllarına dek devam etmiştir. 1953 ve 1960 dönemlerinde ülke ekonomisinin getirdiği şartların etkisiyle bilinçsiz bir sanayileşme stratejisi uygulanmış, planlı döneme ise 1960 yılları itibari ile geçilebilmiştir. Böylelikle 1960'larda bilinçli ve planlı olarak 1980'e dek sürecek iç pazara yönelik ithal ikameci sanayileşme süreci başlamıştır (Düğer ve İsgender, 1999: 13).

O yıllarda otomotiv sanayi ürünleri üretimi ilk kez 1954'de askeriye jip ve kamyonet üretimi yapmak üzere İstanbul'da kurulan Türk Willys Overland Limited Şirketi tarafından yapılmış, montaj hattı oluşturulmuştur. 1955 yılında da Türk Otomotiv Endüstrisi Anonim Şirketi, kamyon montaj fabrikası ile ilk ticari kamyon üretimini yapmıştır. Sonraki yıllarda Koç Ticaret Şirketi'nin Ford Motor Company'nin Türkiye temsilciliğini alması ile kurulan Otosan Anonim Şirketi ikinci ve Çiftçiler Anonim Şirketi tarafından da üçüncü kamyon montaj fabrikası yatırımları gerçekleştirilmiştir (Efe, 2019: 6).

İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra Amerika, komünizmin diğer ülkelere benimsenmesini önlemek ve Avrupa ülkelerinin ekonomilerini derleyip toparlayabilmek

amacıyla Marshall Planı'nı hayata geçirmiş, Türkiye'ye de bu plan izinde hem hibe hem de borç olmak üzere parasal yardımda bulunmuştur. Alınan paranın önemli bir kısmı ile de ülkemizde tarımda modernleşmeye gidilmiştir (Uluç, 2020: 479). Tarımda modernleşme ve makineleşmeye gidilmesiyle birlikte de otomotiv ürünlerine olan gereklilik artmıştır. Özellikle bu dönemde Amerika'dan gelen yardımlar neticesinde Amerika ürünleri ağırlıklı olarak kullanılmaya başlanmış, 1948 yılında 1756 olan toplam traktör sayısı 1949 yılının mayısında başlayan Marshall Yardımları'nın etkisi ile 9170'e çıkmıştır (Cankaya, 2013: 145).

1941 senesinde Türk Hava Kurumu'nca kurulan Etimesgut Uçak Fabrikası ilk olarak 1948'te Uçak Motoru Fabrikası adını almış, 1954'te ise kapatılarak yerine Amerika teknolojisi ve sermaye ortaklığı ile Minneapolis-Moline Türk Traktör ve Ziraat Makineleri Anonim Şirket Fabrikası kurulmuştur. Bu fabrikada imalatı yapılan çeşitli tarım makinelerinin yanında traktör montajı da gerçekleştirilmiştir (Cankaya, 2013: 147).

Otomobil üretimindeki ilk atılım Koç Ticaret Şirketi tarafından yapılmış ve Ford Motor Company'nin Türkiye temsilciliği alınmıştır. Koç Ticaret Şirketi'ne ve Ford Motor Company ile ortaklık kurarak üretim yapmasına 1956 yılında Montaj Hakkına Sahip Bayii mertebesinde imtiyaz verilmiştir. Böylelikle 1959 yılının İstanbul'unda günlük 8 adet kamyon ve 4 adet otomobil üretebilecek kapasitede Otosan Montaj Fabrikası kurulmuştur (Çoban, 2007: 19).

Genel olarak bu yıllara bakıldığında yaşanan gelişmeler ve öncesinde Amerika'nın Marshall Planı ve yine komünizmin yayılmasını engellemek amacıyla uygulamaya koyduğu Truman Doktrini çerçevesinde Türkiye'ye de belli bir yardımda bulunması gibi faktörlerin etkisi ile karayollarına dayalı bir ulaşımaya geçilmiştir. Ülkede altyapı çalışmaları yapılmış, kentleşmede ve geçmiş yıllara kıyasla gelir seviyelerinde artışlar yaşanmıştır. Bu unsurlara birlikte özellikle Amerika'dan olan otomotiv ürünleri ithalatı yüksek rakamlara ulaşmış, ortaya çıkan artışın doğal bir sonucu olarak yedek parça ihtiyaçları doğmuştur. Yedek parça ihtiyaçlarına istinaden yapılan işletme masrafları, döviz stoklarında erimelere sebebiyet vermiş ve yerli üretim düşüncesini gündeme getirmiştir (Güneş, 2012: 220).

Sonuç itibariyle Türkiye’de 1950’li yıllarda çeşitli lisans anlaşmaları yapılmış ve otomotiv sanayinin zemini hazırlanmışsa da tamamıyla yerli bir üretim fikri ancak 1960’larda gündeme gelmiştir.

2.2.1960-1980 Dönemi Gelişmeleri ve Uygulanan Politikalar

Türkiye’de 1960’lı yıllarda planlı ekonomiye geçiş ile birlikte teşvik edici politikalar izlenmiş, ana sanayide meydana gelen birtakım olumlu gelişmeler yan sanayide de bir yansıma olarak kendini göstermiştir. 1970’li yıllarda ise aksam ve parça üretiminde yerli üretim çabaları başlamış ve 1980’li yıllara gelinceye dek iç pazara yönelik bir rota takip edilmiştir. (Yılmaz, Taştan, Ecek ve Çınar, 2017: 690).

1960 döneminde yönetime el koymuş olan askeri idare 22 Nisan 1961’de çok gizli damgasının bulunduğu Başbakanlık yazısını Ulaştırma Bakanlığı’na göndermiştir. Yazıda, yerli otomobil motorunun imalatının yapılması ve numune olarak yerli otomobil meydana getirilmesi, diğer ülkelerin en iyi düzeydeki otomobillerinin karşılaştırılması yapılarak hataların tespit edilmesi ve de bunları yaparken ivedilikle hareket edilmesi ibareleri yer almıştır. 1961 yılında bu projenin hayata geçirilmesi konusundaki en iyi imkân Devlet Demiryolları’nda bulunduğundan görevlendirme oraya yapılmış ve Devlet Demiryolları’nın Eskişehir’deki cer atölyesi merkez seçilmek suretiyle Ankara, Sivas, Adapazarı Devlet Demiryolları Fabrikaları da bu projeye dâhil edilmiştir (Ergin, 2009: 44).

Devrim ismi ile anılacak olan otomobilin hikâyesi, dönemin Cumhurbaşkanı Cemal Gürsel’in Türkiye’de yerli otomobil yapılabileceği konusunda inancının olduğunu bildirmesi, bu inanç doğrultusunda da Türk Sanayicileri ve İş adamları Derneği toplantısında konuyu dile getirmesi başlamıştır (<http://www.eskisehir.gov.tr/>, 26.03.2021)

16 Haziran 1961’de Ankara’da bir toplantı yapılmış ve toplantının başkanlığını yürüten Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Genel Müdür Yardımcısı Emin Bozoğlu, Ulaştırma Bakanlığı’ndan gelen yazıyı Devlet Demiryolları Fabrikaları ile cer dairelerinin yöneticileri ve mühendislerine okumuştur. Devlet Demiryolları’nın görevlendirilmesinin ana faktörü Devlet Demiryolları’nın iyi eğitilmiş mühendislerinin ve yedek parça imalatı yapan tesislerinin mevcut olmasıdır. 29 Ekim 1961 Cumhuriyet Bayramı’na yetiştirilmek suretiyle dönemin rakamlarıyla 1.400.000 TL ödenek ayrılarak

mühendisler göreve çağırılmıştır. Süre yaklaşık olarak 130 gündür ve bugünün Türk Lokomotif Sanayi Anonim Şirketi Eskişehir Lokomotif Fabrikası dökümhanesi kullanılacaktır (Makine Mühendisleri Odası Konya Şubesi, 2015: 48).

Diğer ülkelerin otomobil motorları incelenmiş, tip ve teknik özellikleri gözlemlenmiştir. Warszawa otomobil motoru örnek alınarak şanzımanlar bütünüyle yerli olmak suretiyle iki ayrı motor hazırlanmış, A ve B olarak iki farklı otomobil numunesi oluşturulmuştur (<http://www.eskisehir.gov.tr/>, 26.03.2021)

Bej renkli A otomobili ekim ortalarında tamamlanmış ve denenmeye başlanmışsa da, siyah renkli B otomobilinin son kat boyası ancak 28 Ekim akşamı vurulabilmiş ve hatta cilası Ankara'ya tören için çıktığı sırada yolda atılmıştır. Trene binmeden güvenlik amacıyla benzin depoları boşaltılıp, trenden indirildiğinde de yalnızca manevra amacıyla birkaç litre benzin eklenmiştir. Yetkililer benzin ilave yapılması gerektiğini bilmediğinden siyah devrim otomobili meclis önünde resmigeçit sırasında ve Cemal Gürsel içindeyken yolda kalmış, bej renkte olan ile Anıtkabir'e doğru devam edilmiştir (Makine Mühendisleri Odası Konya Şubesi, 2015: 48).

Bu durum, basının ertesi gün yaptığı haberlerde geniş yer almış, kısıtlı zamanda meydana getirilen ve Devrim ismiyle anılan araçlar yalnızca yolda kaldı söylemleriyle anılmıştır. Sonuç itibariyle 23 mühendis ve çeşitli şekilde yardımda bulunan demiryolu emekçilerinin dört buçuk ay süren çalışmaları Türkiye'de artık yerli üretim yapılabiliyor demeye vesile olamamıştır. 29 Ekim 1961 günü yaşanan durumun ardından Devrim Arabaları meclis önüne getirilen 2 numunesi dâhil 4 adet numune ile sınırlı kalmış, hükümet tarafından da projeden desteğin çekilmesiyle birlikte seri üretime geçilmemiştir. Talebin 5.000 adedin altında kalması sebep gösterilmiş, talep yetersizliği nedeniyle ekonomik ölçeğin altında üretim yapılamayacağı gerekçesine dayanılarak üretim devam ettirilmemiştir (Pişkin, 2017: 27).

Türkiye'de 1961 yılında Devlet Planlama Teşkilatı kurulmuş ve Beş Yıllık Kalkınma Planları hazırlamak, takibini yapmak suretiyle görevlendirilmiştir. 1962 yılı itibari ile de planlı kalkınma dönemi başlamıştır. 1962'de sadece o yıl için bir plan hazırlanabilmişse de 1963'te Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı yürürlüğe konmuştur (Şahin, 2014: 123). Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı'nın muhteviyatında olan Otomotiv Sanayinin Endüstrileşmedeki İtici Gücü ilkesine dayanarak 1964 yılında hazırlanan

Montaj Sanayi Talimatnamesi üretimde ithalatın ve ithalatın sebebiyet verdiği bağımlılığın en aza indirgenmesi görüşüne dayanmaktadır. Bu yönde atılan adımlar ile ithalatı yasak parçalar listelenmiş aynı zamanda üreticilere sağlanan yabancı para tahsisleri de azaltılmıştır. Parça ve aksamların yerlileştirilmesi gayesi zamanla yan sanayi gelişimine vesile olmuştur (Ertuğral, 2011: 76).

Uygulanmakta olan ithal ikameci sanayileşme stratejisine ek olarak çıkartılan Montaj Sanayi Talimatnamesi ile otomobil parçalarının ithalatına karşı çıkılmış ve hatta kalitede standart bir ölçüt zorunlu tutulmadan dahi yurt içinde imalat desteklenmiştir. Diğer ülkelerde üretilen parçaların ülkede taklit edilmesi suretiyle üretimi öngörülmüş bunun yanında otomobilin kendisinin ithalatına ise yüksek gümrük vergileri dışında bir sınırlama getirilmemiştir (Dolanay ve Oğuztürk, 2018: 702).

Tarımın büyük bir gelir kapısı olduğu Türkiye’de makineleşmenin en büyük nimetlerinden olan traktör bu yıllarda da ihtiyaç konusu olmaya devam etmiş ve bu konuda birtakım adımlar atılmıştır. 1962 yılında Türkiye Zırai Donatım Kurumu, Adapazarı fabrikalarında Ford traktörlerinin montajına başlamış ve Avrupalı farklı traktör üreticisi firmalar ile de lisans anlaşmaları gerçekleştirmiştir (Cankaya, 2013: 148).

Bursa’da 1870’lerin sonlarında fayton üreterek faaliyete başlayan Uzel ailesi, kurucu İbrahim Uzel’in İbrahim Uzel ve Ortakları Limited Şirketi’ni kurması ile ileriki yıllarda da üretimine devam etmiştir. 1961 yılında da Massey-Ferguson ile yaptığı lisans anlaşması kapsamında traktör montajına ve kısmi olarak imalatına başlamış, 1965’ten sonra yerli imalat oranını arttıracak yatırımlar gerçekleştirmiştir. 1967’lerden itibaren ise de Türkiye’de ilk defa kamyon ve otomobil jantları, fren sistemleri için parça ve aksamlar, süspansiyon sistemlerine ait helezon yay imalatı yapmıştır (Türkiye Makine Mühendisleri Odası, 1973: 41).

1963 yılında merkezi Almanya olan Magirus-Deutz şirketi lisansı ile imalat yapmak amacıyla Otobüs Karoseri Sanayi Anonim Şirketi olarak kurulan Otokar, 1964 yılında Türkiye’de ilk şehirlerarası otobüsü üretimi yapmıştır (<https://www.otokar.com.tr/>, 27.03.2021). Otobüs Karoseri Anonim Şirketi sonraki adı ile Otokar, ilk senelerinde Magirus-Deutz lisansı ile otobüs imalatı yapmışsa da sonraları şehir içi ulaşımda zorlukları giderme amacına istinaden minibüs, midibüs ve küçük otobüs imalatlarını da gerçekleştirmiştir (Türkiye Makine Mühendisleri Odası, 1974: 19).

1964 yılında kurulan 1966 yılında üretime geçen BMC Sanayi Anonim Şirketi ise CKD² olarak dizel ve benzin motoru üretimine başlamıştır. M.A.N Kamyon ve Otobüs Sanayi Anonim Şirketi yine 1966 yılında faaliyete geçerek; otobüs, kamyon ve çekici montajı yapmak amacıyla kurulmuştur (T.C Sanayi ve Ticaret Bakanlığı, 1987: 111-116)

Beş Yıllık Kalkınma Planları özendirme, yol gösterme ve de yönlendirme araçlarının uygulanmasına vesile olarak teşvik yaratırlar. Bu teşviklerin arka planında hükümetin uygulamış olduğu korumacılık politikası yatmaktadır. 1960'lı yılların sanayileşme politikasına, 1963 tarihinde başlayan Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı ve 1968'de başlayan İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı yol haritası görevini üstlenmiştir (Parasız, 2003: 201). 1960'lı yılların ithal ikameci sanayileşme stratejisi ile otomotiv sektörü ürünlerinde yerel pazara yönelik üretim yaklaşımı ölçek, fiyatlandırma ve kapasite gibi sorunlar teşkil ettiği gibi yüksek maliyetlere de neden olmuştur. Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı döneminde hedef alınan montaj yapmak sureti ile yerli üretimi canlandırma gayesi, o dönemde ortaya çıkan sanayi kuruluşlarının kalite düşüklüğü ile sonuçlanmıştır (Arslan, 2019: 15).

Ülkemizde otomotiv sanayi ürünleri üretimi sonucu meydana gelecek kârdan pay alma amacıyla yapılan doğrudan yabancı sermaye yatırımları, montaj tesislerinde artış sağlasa da bu yatırımlar üretim ve istihdamda yetersiz kalmıştır. Bu sebeple İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda memleketin imkânlarının tam kullanılması ve taşıt talebinin yerli imalat gerçekleştirilerek sağlanması ana hedef olarak belirlenmiştir. Yerli üretim gayesi, yan sanayinin gelişmesine imkân sağlamış ve imalat ile onarımlarda da en az döviz kullanımını prensip edinilmiştir (Arslan, 2019: 15).

İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda binek otomobillerin ülke içinde yerli imalatı öngörülmüştür. Bu sayede hem döviz tasarrufu sağlama hem de otomobil imalatında diğer ticari araçlara göre daha yüksek adetlerin üretilmesinin ve daha ileri teknolojilerin kullanılmasının bir avantajı olarak aksam ve parça üreten yan sanayiye fayda sağlanacağı düşüncesi hâkim olmuştur. Otomobil üretiminin yan sanayiye geliştirmesi için de otomobil firmalarının daha kuruluş aşamalarında yerleşme programları kararâmeler ile belirlenmiştir. İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı'nın

² Complete knock-down, Başka bir yerde montaj edilmek üzere demonte parçalardan oluşan makine ve teçhizat.

hedefleri, Anadolu'dan sonra daha da geliştirilmiştir (T.C Sanayi ve Ticaret Bakanlığı, 1987: 28).

Seri üretime geçilen ilk yerli otomobil olma özelliğini taşıyan Anadolu'un hikâyesi Vehbi Koç'un yerli otomobil üretme hedefi ile başlamıştır. Ford markasının lisansı ile Otosan Fabrikaları'nda faaliyette bulunan Koç Şirketi, Türk menşeli otomobili Otosan'da üretmek için Ford Şirketi ile görüşmeye gitmiştir. Fakat Ford yetkililerinden bunun kârlılık getirecek bir girişim olmadığı ve ithalat aracılığıyla temin ettikleri araçları satışa sunmaya devam etmelerinin daha yerinde olacağı görüşü alınmıştır (<https://anadol.org/> , 28.03.2021).

İthalat döviz kaybına sebebiyet verdiği için yerli üretim kesinlikle gerekli olmasına karşın yüksek maliyetlidir çünkü söz konusu yıllarda oldukça pahalı olan sac karoserli üretim yapılmaktadır. İsrail yapımı kasalarda fiberglas isimli malzemenin kullanıldığının Koç'un Otomotiv Grubu Başkanı Bernar Nahum ve Rahmi Koç tarafından öğrenilmesi üzerine Rahmi Koç İsrail'e gitmiştir. Rahmi Koç'un, İsrail'de oldukça ilkel bir üretim yapısının olduğunu gözlemlemesi ve üretim teknolojisinin asıl İngiltere'deki Reliant Firması'ndan geldiğinin bilgisini alması üzerine Koç Şirketi, Reliant ile ortaklık oluşturmayı hedeflemiştir (<https://anadol.org/> , 28.03.2021).

Bu ortaklık gayesi istikametinde bir takım çalışmalar yapılmış nihayetinde de 1966'da bir tasarım firması olan Ogle Design tasarımı ve Reliant modeli ile Ford motoru kullanılarak Anadolu'nun ilk imalatı yapılmıştır. Anadolu ilk üretildiği yıl olan 1966'da o zamanın parası 26.800 liraya satışa koyulmuş ve zamanla farklı binek otomobil modelleri de geliştirilmiştir. 1984'e kadar toplam 62.874 adet üretilerek 1984'te yerini sac karoserli Ford Taunus'a bırakmıştır (<https://anadol.org/> , 28.03.2021).

İstanbul ve onun yakın çevresi, Türk otomotiv sanayinin daha kuruluş yıllarında yatırımcılar tarafından köklü bir sanayi geçmişi olması sebebiyle rağbet görülen bir bölge olmuştur. 1966 yılında Sanayi Sahaları Planı uygulamaya konulmuş ve hükümet tarafından şehir arazilerinin kullanımına yasal bir düzenleme getirilerek, İstanbul'da fabrika kurulması konusunda müdahalede bulunulmuştur (Yulu ve Doldur, 2019: 26).

Bununla birlikte 1960'lı yıllarda şehrin daha dışında ancak yine de şehir ile kolay bağlantı kurulabilecek Organize Sanayi Bölgeleri kurulmuş, devlet sanayicilere daha

uygun elektrik ve yüksek voltajlı hatlara erişim gibi teşvikler sunmuştur. Organize Sanayi Bölgeleri ile sanayide birbirini tamamlayıcı üretimin ve bir düzen mekanizmasının sağlanması amaçlanmış, sanayi ortamının olumsuz etkilerinin şehir hayatından izole edilmesi arzulanmıştır. Türkiye'nin ilk sanayi bölgesi ise uygun coğrafi alan mevcudiyeti ve taşıt araçları sanayi zemini gibi avantajlar göz önünde bulundurulmak maksadıyla 1961'de Bursa'da kurulmuştur (Yulu ve Doldur, 2019: 26).

Nitekim 1971 üretime başlayan iki önemli şirket Bursa'da kurulmuştur. Bu şirketlerden ilki Türk Otomobil Fabrikaları Anonim Şirketi diğeri ise OYAK Renault Otomobil Fabrikaları Anonim Şirketi'dir. Şirketlerin kanunen kuruluş yılları Türk Otomotiv Fabrikası Anonim Şirketi için 1968, Oyak Renault Otomobil Fabrikası Anonim Şirketi için ise 1969'dur. Türk Otomotiv Sektöründe çeşitli öncülükler gerçekleştirmiş olan Koç Ticaret Şirketi bir ilk daha gerçekleştirerek İtalyan Fiat firması ortaklığı ile Türk Otomobil Fabrikası Anonim Şirketi'ni kurmuştur. Bu fabrika Türk otomotiv sanayisinin ilk otomobil fabrikasıdır. Ordu Yardımlaşma Kurumu olan Oyak Grubu ise Fransız Renault firması iş birliğinde Oyak Renault Otomobil Fabrikaları Anonim Şirketi'nin Renault lisansı ile kuruluşunu gerçekleştirmiştir (Çoban, 2007: 20).

TOFAŞ 1971 senesinde arkadan itişli ve sac karoserli Murat 124'ü, 1976 yılında Murat 131'i ve sonrasında da kuş serisi olarak adlandırılan Serçe, Şahin ve Doğan modellerinin üretimine başlamıştır. Oyak Renault da önden çekiçli ve yine sac karoserli Renault 12'nin üretimini 1971 yılında gerçekleştirmiştir (Nevruz, 2014: 11). Türkiye ve özelinde Bursa için büyük değer yaratan bu iki firma, otomotiv sanayinde 1970'lerden itibaren faaliyet göstermeye devam etmektedirler. Günümüzde teknoloji odaklı üretimin gerçekleştiği bu firmalarda binlerce teknik ve idari personel çalıştırılmakta ve ülke işgücüne büyük istihdam sağlanmaktadır.

1970'lerin başında imalat yapmaya başlayan TOFAŞ ve Renault Fabrikaları, yatırımlarını kendi araçlarının ihtiyaçlarını kendi bünyelerinde üretebilecek potansiyelde yapmayı hedef olarak gerçekleştirmişlerdir. Dolayısıyla imalat yapan firmalar 1975 yılından önce ihtiyacını duydukları motorları imal edebilir düzeye gelse de otomobil haricindeki taşıtlarda kullanılan benzin motorunun kıtlığı, bu gereksinimi karşılayacak yatırımları çok da ekonomik kılmamıştır. Bu sebeple 1973 yılı itibari ile Sanayi Bakanlığı

benzin motoru kullanılarak imalat yapılan otomobil harici araçların imalatçı kuruluşlarını CKD ithalata yönlendirmiştir (T.C Sanayi ve Ticaret Bakanlığı, 1987: 100).

Bu gelişmelerin akabinde Bakanlar Kurulu, motor tahrik ve aktarma organları ile benzer teçhizatı imal etme gayesiyle 1975 yılında TÜMOSAN'ın kuruluşuna karar vermiştir. TÜMOSAN 1976 yılında bu amaçla kurulmuşsa da faaliyetlerini dizel motor ve traktör üretimine yoğunlaştırmıştır. TÜMOSAN Türkiye'nin ilk dizel motor üreticisidir. Makine ve Kimya Endüstrisi (MKEK), Türkiye Zirai ve Donatım Kurumu (TZDK), Şekerbank, Türkiye Denizcilik Bankası, Devlet Sanayi ve İşçi Yatırım Bankası'nın iştiraki ile kurulmuş bir kamu iktisadi teşebbüsüdür (<https://www.tumosan.com.tr/tr> , 22.05.2021).

İtalyan'ların Fiat Trattori firması ile traktör ve dizel motorları projesi, Japonların Mitsubishi firması ile hafif hizmet dizel motorları projesi, Almaların Daimler Benz ve İsveçlilerin Volvo firması ile kamyon ve ağır kamyon motorları projesi, Almaların Zähradfabrik firması ile de aktarma organları projesi olmak üzere bu firmalarla lisans anlaşmaları yapılmıştır (<https://www.tumosan.com.tr/tr> , 22.05.2021). TÜMOSAN'ın kurulmasından sonra Türkiye'nin dizel motor gereksiniminin bu kamu iktisadi teşebbüsü ile karşılanması fikri benimsenmiş ve 1980 yılına kadar daha önce izin alan BMC firması hariç hiçbir firmaya motor imalatı için yatırım müsaadesi verilmemiştir (T.C Sanayi ve Ticaret Bakanlığı, 1987: 102).

Türkiye'de bu dönemde uygulanmakta olan ithal ikameci sanayileşme stratejisi ülkenin ticaret dengesinin ülke aleyhine gelişmesinin önüne geçip, yerel piyasada üretimi gerçekleştirmek suretiyle sanayileşmeyi ve döviz tasarrufunu sağlamak olsa da özünde dışarıdan ithalat yoluyla elde edilen ürünlerin yurt içinde üretilmesini hedef tutar. Bu hedef doğrultusunda da birtakım araçlar kullanılır. Kur politikaları, gümrük tarifeleri, ithalatta kota ve yasaklar bu araçlardandır ve ithal ikameci sanayileşme genel olarak iki aşamada gerçekleşir (Saçık, 2009: 164).

İlk basamak olarak tüketim mallarının ülke sınırları içerisinde üretiminin gerçekleştirilmesi ve yurt içi piyasa sınırlarına gelindiğinde son bulması, ikincisi ise dış piyasaya açılmak veya yatırım mallarının ülke içinde üretilmesidir. Sanayileşmiş ülkelerde gözlemlenen olgular ise, devlet desteği olmadan sanayileşmenin mümkün olmadığı ve ithal ikameci sanayileşme başarı ile tamamlanıp yerel piyasanın kapasitesini

sınır seviyesine vardıkdan sonra dışa yönelik, ihracata dayalı sanayileşmeye geçmek olduğudur. (Saçık, 2009: 164).

Türkiye’de 1970 yılında özellikle ülke içinde üretilen yerli ürünlerin yurtdışına satışını çoğaltmak ve Kalkınma Planı’nın hedeflerini hayata geçirmek amacı ile Türk Lirası devalüe edilmiştir. Türk Lirası’nın yabancı para karşısında yüzde 66 değer kaybetmesi, ihracatı yapılamayan yerli ürünlerin ihracatını sağlamada ve üretimi fazlalaştırmada fayda sağlamış, ülke dışında hayatını devam ettiren vatandaşların dövizlerinin ülkeye gelmesine imkân vermişse de ülkede asıl ihtiyaç duyulan iktisadi istikrarı sağlayamamıştır (Çelebi, 2001: 61).

İthal ikameci sanayileşme stratejisi ve montaja dayalı olan otomotiv sektörü ile bir bakıma zorunlu olan ülke dışından parça ithali, maliyetlerde meydana getirdiği artış sebebiyle iktisadi ve teknolojik ilerlemeyi yavaşlatan bir etken oluşturmuştur. Devalüasyon sonucu ithal parçaların maliyetinin artması, ülkede otomotiv sektörü üzerinde olumsuz etki yaratmıştır (Dolanay, 2017: 259). Ülke parasının yabancı para karşısında değer kaybı yaşaması, ülke içindeki fiyatların sürekli artmasına sebebiyet vermiş, getirilen yeni vergilerin yanında gerçekleşen diğer zamlar da fiyatları daha fazla yükseltmiş, otomotiv sektörü de bu durumdan olumsuz etkilenmiştir (Çelebi, 2001: 61).

Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı 1973 yılında uygulamaya konulmuş ve bu plan ile sanayileşerek büyüme hedeflenmiştir. Otomotiv sektörü ürünlerine oluşan talebe, ülke içi üretim ile cevap verilmesi gerekliliği üzerinde durulmuştur. Bununla birlikte atıl kapasite oluşturan küçük, parça parça diğer bir deyişle yapısal olarak dağınık üreticinin birleştirilmesi amaç edinilmiştir. Bu dönemde otomotiv sektöründe yapılacak olan yatırımların aktarma organı gibi tamamlayıcı ürünlerin üretimine yönelik olması gerektiği üzerinde sıkça durulmuş özetle daha çok aksam ve parça üretimi vurgulanmıştır. Ana sanayiye bakıldığında ise kamyon ve otobüs ihracı yapılabileceği hususu ön plana çıkmıştır (Altuğ, 2010: 102).

Tüm bu gelişmelerin yaşandığı dönem, 1973 yılında patlak veren Arap-İsrail Savaşı’nın akabinde Petrol İhraç Eden Arap Ülkeleri petrolü Amerika ve yanında bir takım batı ülkelere bir koz olarak kullanmış, petrol üretimini azaltıp fiyatları da yükseltmiştir. Yaşanan petrol krizi ve onun peşinden gelen ekonomik kriz gelişmekte olan ülkelerde dış ödemeler krizini de beraberinde getirmiştir (Sırım, 2018: 41).

O yıllarda yaşanan başka bir hadise ise 1960 yıllarında fitili ateşlenen Kıbrıs meselesidir. Kıbrıs hususunda Batı'dan destek görmeyen ve Birleşmiş Milletler Kıbrıs oylamasında aleyhine kararlar karşı karşıya kalan Türkiye, Arap-İsrail Savaşları'nda Arap ülkelerine diplomatik destek vermiş ve rotasını Arap ülkelerine doğru döndürmüştür. Kıbrıs Barış Harekâtı'nın maliyetleri, Amerika'nın ambargo uygulaması ve alınan dış yardımların kesilmesi, Türkiye'yi Ortadoğu ülkelerine ihracatını geliştirme mecburiyetine itmiştir. Sonuç itibariyle Arap ülkelerine yakın bir politika izleyen Türkiye, petrol fiyat artışlarından şüphesiz diğer ülkeler gibi nasibini almakla birlikte nispeten daha az etkilenmiştir denilebilmektedir (Sırım, 2018: 41).

Bunun yanında Petrol Krizi'nin etkisiyle artan petrol fiyat artışlarından Türk otomotiv sanayinin diğer üretim yapan ülkelere nazaran daha az etkilenmesinin bir başka nedeni olarak da daha az motorlu araç sayısına sahip olması ve piyasanın kısa sürede doyum noktasına ulaşmaması da gösterilebilir. Özellikle 1973 ve 1977 dönem aralığında Türkiye'de otomotiv sanayi ürünlerinde yüksek üretim miktarları gözlemlenmektedir (Polat, 2020: 508). Ayrıca bu dönemde Amerika'nın uyguladığı ambargo ile Amerikan şirketleri ile lisans anlaşmaları olan Türk şirketlerinin montaj aksamı yaşamasına sebebiyet vermiş, zor süreçlerden geçilmişse de ambargo uygulaması kalktıktan sonra eski yapı tekrar kurulmuştur (Dolanay ve Oğuztürk, 2018: 279).

1976 yılında Uzel Makine Sanayi Anonim Şirketi adını alan İbrahim Uzel ve Ortakları Limited Şirketi, bu yıllarda Massey Ferguson Şirketi'nin traktörleri ile birlikte Perkins Motor Şirketi'nin motorlarını ve birtakım yaylar ile otomobil parçalarını da üretmiştir (Dolanay, 2017: 260).

1979 yılında İstanbul Belediyesi'nin şehir içi ulaşımda kullanılmak amacıyla Macaristan'dan otobüs getirtmeye karar vermesi, Türkiye'nin montaja dayalı ithal ikameci sanayileşme stratejisi ile Macaristan gibi görece teknolojide geri bir ülkeden otobüs temin edecek bir durumla karşı karşıya kalmış olması gerçeğini ortaya çıkarmıştır (Dolanay, 2017: 261). İthal ikameci sanayileşme stratejisi ile ülke ilk adım olarak kendine yetecek biçimde üretimi gerçekleştirerek büyüyecek ancak daha sonra da dışa açılacaktır. Stratejinin ikinci adımından olan yatırım mallarının ülke içinde üretiminin yapılması yüksek maliyetli girdi kullanma durumunda olan sektörün, ihracat yapabilir duruma gelmesini zorlaştıracığından bu stratejinin başarısı ve ihracatını arttırabilme

yetişi en nihayetinde mevcut hükümetin uygun döviz kuru politikalarına, ihracat teşviklerine ve bu teşviklerin de istikrarına bağlıdır (Saçık, 2009: 164).

1960 ve 1980 dönemi arasına bütüncül bir çerçeveye bakıldığında çıkarılan sonuç, 1960'larda görece ileri ülkelere yetişmek amacıyla yola çıkan Türkiye'nin ithal ikameci sanayileşme stratejisi ile oldukça yavaş bir sanayileşme gösterdiği'dir (Dolanay, 2017: 261).

2.3.1980-2000 Dönemi Gelişmeleri ve Uygulanan Politikalar

Türkiye'de bilinçli ve planlı olarak 1960 yılında uygulamaya konulan ithal ikameci sanayileşme stratejisi 24 Ocak 1980 Kararlarının kabul edilmesiyle uygulamadan kaldırılmış, yerine dış ticareti teşvik eden ihracata dayalı sanayileşme stratejisi getirilmiştir. İktisadi manada ülke açısından derinden bir dönüşüm olan ihracata dayalı sanayileşme stratejisine geçiş ile dışa açık ekonomi hedeflenmiş ve bu hedef doğrultusunda da bir dizi kurum oluşturularak, bu kurumlar aracılığıyla alınan kararların uygulamaya konulması hususunda bürokratik işleyişin olumsuz etkilerinin üstesinden gelinmeye çalışılmıştır (Soyyigit, 2010: 138).

Süleyman Demirel, 1980 yılının ilk zamanlarında bir azınlık hükümeti oluşturmuş ve Turgut Özal'a tam yetki vererek yönetimin ekonomi ayağının başına geçirmiştir. Turgut Özal'ın öncülüğünde hazırlanan ve 24 Ocak Kararları tabiriyle anılan istikrar programı kararları Süleyman Demirel azınlık hükümeti döneminde de, 12 Eylül 1980'de başa geçen askeri yönetim döneminde de uygulamada kalmıştır. 1983 yılının aralık ayında Anavatan Partisi'nin iktidara gelmesiyle birlikte siyasal güce de kavuşan Turgut Özal, liberalleşmeyi daha fazla temel alan ve dışa açılmayı hedefleyen ek tedbirlerle birlikte kararları uygulamaya devam etmiştir (Karluk, 2016: 220). 24 Ocak Kararları ile devletin değil de piyasanın merkeze alındığı bir stratejiye geçilerek ithalatın serbest bırakılması, döviz dâhil fiyat oluşumlarının piyasanın tasarrufuna bırakılması ve ücret ile taban fiyatlarının da enflasyonun altında bırakılacak seviyede yükseltilmesi kararlaştırılmıştır. Bu strateji ile esas hedef ülke içinde yerli üretimin artırılması ve arttırılan üretimin büyük kısmının da ihracata konu olmasıdır (Atağenç, 2017: 80).

Yine alınan bazı tedbirler olarak serbestleşmeyi destekleyen ithalat, ihracat ve kambiyo rejimleri gündeme gelmiş, gümrük ve kurumlar vergileri hadleri indirilmiş,

ihracatı teşvik etmek adına ihracat kredilerine düşük faizler uygulanmış, vergi iadeleri gibi bir takım destekleyici politikalar hayata geçirilmiştir (Tokucu ve Yüce, 2013: 50).

20 Ocak Kararlarına kadar uygulanan kontrollü ve katlı kur politikası yerini 24 Ocak Kararları ile birlikte esnek kur politikasına bırakmış aynı zamanda Türk Lirası yabancı para karşısında yaklaşık yüzde elli oranında devalüe edilmiştir (İnan, 2002: 3). İhracata dayalı ve dışa açık bir ekonomi ile döviz üretebilen bir ekonomi amaçlanmış, bu gaye için de döviz kurlarının belirleyicisi olma gücü piyasa mekanizmasına devredilmiştir. 1981 itibari ile döviz kurları Merkez Bankası tarafından günlük olarak belirlenmeye başlanmış bu sayede yönlendirilmiş esnek kur sistemine geçilmiştir. 1984'te ise kambiyo rejimi büyük ölçüde serbestleştirilmiş, bankalar döviz kullanımı konusunda serbest bırakılarak döviz tahsis ve transfer işlemleri bankalara bırakılmıştır (Okur, 2002: 45).

Söz konusu kararların amacı Türkiye ekonomisinin küresel ekonomiye uyumunu sağlamak, devletin ekonomik hayata müdahalesini en aza indirmek, teknolojik bir üretim tarzı benimseyerek yabancı firmalarla rekabet edebilir seviyede yerli firma geliştirmek, piyasa ekonomisini merkeze alarak fiyat mekanizmasını çalıştırmaktır. Bu yönelim doğrultusunda müdahalelerin kaldırılması, ithalatın serbestleştirilmesi, ihracatın ve yabancı sermayenin özendirilmesi, döviz kontrollerinden vazgeçilmesi ve özel girişimin desteklenmesi gibi hususlar ön plana alınmıştır (Karluk: 2016, 2020).

Türkiye'nin de 24 Ocak Kararları ile geçiş yaptığı ihracata dayalı sanayileşme stratejisinin uygulamaya konulduğu ülkede sağlayacağı en önemli avantaja bakıldığında ise, ülke içindeki yerli firmaları yüksek kaliteli ve aynı zamanda da düşük maliyetli ürünler imal etmeye itmesidir. Çünkü bu strateji ile dış ticarete oldukça önem atfedildiğinden, ülke dışındaki yabancı firmalarla rekabet kaçınılmaz bir zorunluluk oluşturmaktadır. Ayrıca bu strateji ile yerel piyasanın ihtiyaç duyduğu sanayi ürünleri dışarıdan ithalat yoluyla sağlanabilir dolayısıyla dışa açıklık sadece ihracat için geçerli bir kavram değildir (Koç vd., 2018: 6).

1979 yılında uygulanmaya konulan ve söz konusu yılları kapsayan Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda, ithalatı azaltmak suretiyle dışa bağımlılığın şiddeti düşürülmek istenmiştir. Bu doğrultuda bahse konu yıllarda uygulanan beş yıllık kalkınma planında yerli üretimi canlandıracak yatırımlara yer verilmiştir (Araz, 2020: 16). Bu

dönemde yaşanan diğer bir gelişme 1983 yılında çıkartılan İmalat Sanayi Yönetmeliği'dir. Bu yönetmelik ile 1960 yıllarında çıkartılan Montaj Sanayi Talimatnamesi uygulamasında karşılaşılan bir problem olan kalitesiz ürün üretiminin önüne geçilmek istenmiştir (Dolanay ve Oğuztürk, 2018: 703).

1980'de alınan kaliteli, olması gereken fiyatta, teknolojik ve uluslararası rekabete uygun üretim gibi hedeflerin hayata geçirilebilmesine olanak sağlayabilecek ve bu anlayışın benimsenmesine zemin hazırlayabilecek unsur olarak ise 1984 ithalat rejimidir. Bu karar ile ithalata aşamalı bir serbestlik getirilmiş ve dolayısıyla ülke otomotivine rekabet getirilerek alınan kararların uygulanması bir bakıma zorunlu hâle getirilmiştir (Karadağ, 2019: 93). 1985'in başlangıç yılı olduğu Beşinci Beş Yıllık Kalkınma Planı ile ihracata önem veren, dışa açık bir ülke hedefi yine ana hedef olarak belirlenmiş ve bu yönde kalkınma politikaları merkeze alınmıştır. Devletin piyasaya müdahalesinin en aza indirgenmesi, serbest dış ticaret ve yabancı sermayenin ülkeye çekilmesi nihai amaçlar olarak belirlenmiştir (Tüzünkan, 2015: 94).

1985'de Otosan Ford Taunus modelinin, OYAK Renault da yine 1985'de Renault 12'ye ek bir diğer modeli olan Renault 9'un üretimine geçmiştir. OYAK Renault'un 1987'de ürettiği Renault 11 ise Türkiye'nin ilk hatchback³ model aracıdır. 1987'de yaşanan bir diğer gelişme, ilk dizel motorun Anadol Pikap'a takılmasıdır (Nevruz, 2014: 11).

Türkiye uzun yıllar korumacı politikalarla sanayileşmiş, özellikle üretimine yapısal anlamda bu politika üzerinden yön vermiş bir ülkedir. Dolayısıyla Türkiye ve benzeri ülkeler, uluslararası ticarete nispeten tecrübesiz ve uzak sayılmaktadır. Gereklilikler yerine getirilmeden sağlanan teşvikler başlangıçta ihracatta bir artış yaratsa da uzun vadede haksız kazançlara konu olacak ve teşviklerden yararlanmak isteyen firmalarca muhasebe kayıtlarıyla sınırlı ihracatlar ortaya çıkacaktır. Bu tip ülkelerde ilk adım üretim aşamasının yenilenmesi olmalıdır. İhracatta istikrarlı bir artış sağlanması için üretimin düşük maliyetli, olması gereken kalite ve fiyata sahip ayrıca ihracata konu olabilecek miktarlarda olması gerekmektedir (Demirbaş, 2003: 239).

³ Bagaj uzantısı olmayan, arkası küt araç türü.

Nitekim, Türkiye’de söz konusu yıllarda belirlenen hedeflere nazaran yaşanan gelişmeler dikkate alındığında, ihracata konu olacak mallar yeterli miktarda üretilmemiştir. Bu dönemde koruma oranlarının yüksek düzeylerde bırakılması üretim konusunda istikrarlı bir artış yaratmışsa da, uzun dönemler uygulanan korumacı politika neticesinde otomotiv sektörünün yerel pazara yönelik üretimine ve sınırlı ürün çeşitliliğine sebebiyet vermiştir. Belirlenen hedeflere ulaşamaması sonucu 1980’lerin bitimine yakın, koruma oranlarında azaltılmış ve ekonomik ölçekte yeni yatırımların desteklenmesi kararına varılmıştır (Bedir, 2002: 27).

1989 yılında Renault 12 modelinin motorunda ve karoserinde birtakım değişikliklere gidilerek Toros modele çevrilmiş, 1990’da Renault 21 modelinin üretimine başlanmıştır. Bu yıl yaşanan başka bir gelişme olarak da Toyota Corolla ve Opel’in ilk yerli üretimleri gerçekleştirilmiştir (Nevruz, 2014: 11).

Ülkemizde montaj sanayinin uygulandığı önceki dönemlerde özellikle Avrupa Topluluğu ülkeleri ile yapılan lisans anlaşmaları sonucu meydana gelen teknik iş birliği 1980’de alınan kararların etkisiyle artan yabancı sermayenin ülkeye çekilmesi sonucu 1990’lara doğru ekonomik iş birliğine dönüşmüştür (Devlet Planlama Teşkilatı, 2001: 15). 1990’ın başlangıç yılı olduğu Altıncı Beş Yıllık Kalkınma Planı ile takip edecek her yıl %25 oranında istikrar gösteren bir otomobil talebi artışı ve onun yanında kapasite kullanım oranı artışı belirlenmiştir. Rekabet edebilir bir Türk otomotiv sektörü için Ar-Ge çalışmaları merkeze alınmıştır. Altıncı Beş Yıllık Kalkınma Planı’nın uygulamada olduğu dönemde firmalar dünyada uygulanan üretim teknikleri konusunda bilinçlenmiş, kalite yönetim sistemleri kurmuş ve hatta bu hususta uluslararası kuruluşlardan belgeler almışlardır (Yaşar, 2013: 785).

Otomotiv sektöründe oluşan talebe bakıldığında 1970’da 16.000 civarı oluşan talep 1976’da yaklaşık 6,9 katı artarak 110.000’e çıkmış fakat 1976’dan sonra uygulanan politikalar ve iktisadi durum neticesinde 2,3 kat azalarak 1981 itibariyle 47.000’e gerilemiştir. Talep, 1986 yılında kendini toparlayarak 1976 seviyesini yakalamış ve talepteki yükseliş 1993’e kadar devam etmiştir. Şöyle ki 1986’da 112.000 olan talep 1993’e 540.000 seviyesini görmüştür ve bu artış yaklaşık olarak 4,8 kattır (Devlet Planlama Teşkilatı, 2001: 17).

1989 ve 1993 döneminde özellikle binek otomobil talebindeki yüksek ivmeli artış neticesinde ithal talep genel talebin içinde daha yüksek bir orana sahip olmuştur. Burada dikkat çeken unsur ise ithal talebindeki artışta Uzak Doğu ülkelerinin payının, Avrupa Birliği ülkelerine kıyasla daha yüksek oranda bir pay oluşturmasıdır (Devlet Planlama Teşkilatı, 2001: 17). Söz konusu Uzak Doğu ülkelerinden Japonya 1987’de Mitsubishi, ülkemizde yaşanan kriz ortamına rağmen 1994’de Toyota ve 1997’de Honda; Güney Kore de 1997’de Hyundai yatırımlarını Türkiye’de gerçekleştirmiştir (İstanbul Ticaret Odası, 2003: 7).

Bilindiği üzere 1980 döneminde özel sektörün payını arttırıcı birtakım adımlar atılmış, vergi indirimleri de bu gaye ile atılan adımlardan birini oluşturmuştur. Vergi indirimleri bir zaman sonra devletin vergi gelirlerinde ciddi azalmalar meydana getirmiş, oluşan bu açık da devlet borçlanması yolu ile kapatılmaya çalışılmıştır. Borçlanmalar neticesinde mali disiplindeki bozulmalar 1990’ların ilk yıllarında başlamak üzere reel faizlerin yükselmesine sebep olmuştur. Yüksek faizlerin bir sonucu olarak yatırımlar azalmış ve ekonomide dengesizlikler meydana gelerek 1994 yılında bir kriz ortamı oluşmuştur. Yaşanan bu gelişmelerin ortasında faizlerin indirilmesi ile Türk Lirası’nın değeri azalmış, döviz kuru da yükselmiştir. Döviz kurunun yükselmesi ithalat yaparak faaliyet yürüten firmalarda iflaslara sebep olmuş ve anlık sermaye giriş çıkışları yaşatarak ülke ekonomisine zarar vermiştir (Toprak, 2010: 2).

1994 yılının Nisan ayında Ekonomik Önlemler Uygulama Planı yürürlüğe girmiş ve bu plan ile Türk Lirası’na istikrar kazandırmanın yanında enflasyon oranı da düşürülmek istenmiştir. Ayrıca ihracat artışına hız kazandırmak ve sürdürülebilir ekonomik kalkınma planının diğer hedeflerini oluşturmuştur. Bu planın yürürlüğe girmesinin ardından Merkez Bankası gecelik faiz oranlarını düşürmüş sonucu olarak da döviz kurları yükselmiştir. Yaşanılan durum piyasalarda karışıklığa neden olmuş ve devlet güvencesini zorunlu hâle getirmiştir. Netice olarak gecelik faiz oranları tekrar yükseltilmiş bu kısa vadedeki faiz politikası ile Türk Lirası’ndan kaçış azalış göstermiştir. Merkez Bankası döviz rezervleri artmış ve nispi bir güven ortamı oluşarak piyasa dengeye gelmeye başlamıştır (Şanlı, 2011: 195).

1994 yılında yaşanan kriz ile Türk otomotiv sanayi ağır bir darbe almış, talep 1993 yılına göre 2 katı azalarak 268.000’e gerilemiştir. Ayrıca 1994 krizi ithalat talebini

de %72 seviyesinde düşürmüştür (Devlet Planlama Teşkilatı, 2001: 17). 1996 yılında Türkiye, Avrupa Birliği ülkeleri ile Gümrük Birliği Antlaşması yapmıştır. Gümrük Birliği neticesinde Avrupa Birliği ülkeleri ve Türkiye arasında ticareti yapılan başta sanayi ürünlerinde gümrük vergisi ve kota gibi kısıtlayıcı engeller kaldırılmış, geri kalan ülkeler karşısında ise ortak bir tarife uygulanarak paralel dış ticaret politikası izlenmiştir (Çora, 2016: 13).

Türkiye Gümrük Birliği ile birlikte temelde dört önemli avantaja sahip olmuştur. Bunlar; miktar kısıtlamalarının kaldırılması, gümrük tarifelerinin sıfıra indirilmesi, birliğe üye ülkeler dışındaki ülkelere yapılan alımlarda gümrük tarifesinin sabitlenmesi ve son olarak da tarife dışı ticaret engellerinin kaldırılmasıdır. Bu olanaklar sayesinde ülkede yabancı ortaklıklar kurulmuş, üretimde kullanılan hammadde ve ara mala öncesine nazaran ucuz fiyatla erişilebilir hâle gelmiştir. Mevcut olumlu gelişmeler teknolojik yenileme ve Ar-Ge faaliyetlerine yansımış, üretici firma sayısının artması ile birlikte de büyük pazarlara erişim imkânı doğmuştur. Beklenildiği gibi olarak da Gümrük Birliği'ne katılım öncesine kıyasla maliyetler düşmüş ve verimlilik artmış, bu nokta da başta Avrupa'ya ihracat yapmakta güçlük yaşayan Asya ülkelerinin şirketleri ülkemizde yeni tesisler kurmaya başlamıştır (Pişkin, 2017: 30). Sonuç olarak 1989 ve 1993 yılları artan otomobil ithalatında Avrupa Birliği ülkelerinin payı Uzak Doğu ülkelerine nazaran düşük kalmışsa da birliğe üye ülkeler, 1996 Gümrük Birliği ile tekrar paylarını yükseltmişlerdir (Devlet Planlama Teşkilatı, 2001: 17).

Motorlu karayolu taşıtları üretilirken uluslararası kuruluşlarca geliştirilen bir teknik mevzuata uyulması gerekmekte ve şirketler ürün geliştirmelerinde teknik mevzuat dâhilinde kendi standartlarını belirlemektedirler. Trafikteki can ve mal güvenliği ile çevre böylelikle uluslararası normlarla koruma altına alınmaktadır. Bir motorlu araç ya da araca ait parça ve aksamlar, belirlenen yöntemler dâhilinde teste tabi tutularak denetimi yapılmakta ve sonuca göre bir uygunluk belgesi verilmektedir. Nitekim Türkiye de Gümrük Birliği Anlaşması'ndan bir süre sonra bu uluslararası teknik mevzuata uyum sağlamıştır. Tip Onayı ismi verilen işlem sonrası seri üretime geçilebilmekte, onay alınmadığı takdirde bahse konu aracın trafiğe kayıt ve tescili yapılamamaktadır (Devlet Planlama Teşkilatı, 2001: 27).

Yedinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1996-2000) ile 1994 krizinin sebep olduğu zafiyete rağmen rekabet edebilir bir Türkiye düşüncesinden vazgeçilmemiş, yine bu doğrultuda hedefler belirlenmiştir. Gümrük Birliği'nden sonra yerli üreticiler birbirlerinin yanı sıra yabancı üreticilerle de rekabet etme durumunda kalmış, üstelik ilk yıllarda Gümrük Birliği kapsamında gerekli mevzuatın uyumlaştırılmaması sorunu yaşanmıştır. Gümrük Birliği ile Avrupa'dan yapılacak sanayi ürünleri ithalatında engellerin kaldırılması sonucu ithalat beklenenin üzerinde ve sürekli bir artış göstermiş, bu durum sebebiyle Avrupa Birliği dışındaki ülkelerden yapılan araç ithalatında, yapılan antlaşma sonucu belirlenen ortak tarifinin üzerinde bir oran belirlenmek durumunda kalmıştır (Yaşar,2013: 786).

Esasen Türkiye ile bugün ki adıyla Avrupa Birliği ilişkisi Eylül 1963'de imzalanan ve Aralık 1964'te yürürlüğe giren Avrupa Ekonomik Topluluğu ile Türkiye Arasında Bir Ortaklık Kuran Anlaşma ya da diğer adıyla Ankara Anlaşması ile başlamıştır. O dönemde Türkiye'nin topluluğa katılım gayesi gündeme gelmiş ve Türkiye'nin mevcut ekonomik durumundan dolayı katılımın aşamalı olarak sağlanacağı hükmü doğarak gerekli kararları almakla görevli bir Ortaklık Konseyi kurulmuştur (Devlet Planlama Teşkilatı, 2001: 1). İlk aşama olarak Türkiye topluluk yardımı ile ekonomisini güçlendirecek, sonrasında bir Gümrük Birliği oluşacak, en nihayetinde de koordine bir ekonomik politika takip edileceği kararlaştırılmıştır. Fakat 1980'lerin ilk yarısında Türkiye ile Avrupa Birliği ilişkisi zayıflamış, 1987'de tekrar yapılan üyelik başvurusu üzerine Gümrük Birliği'ne yönelik yükümlülükler yerine getirilmeye başlanmıştır. Aralık 1995 Ortaklık Konseyi ile de Avrupa Birliği ve Türkiye arasında Gümrük Birliği kurulması kararlaştırılmıştır (Devlet Planlama Teşkilatı, 2001: 1).

Nitekim Türk otomotiv sanayinin Gümrük Birliği'nden dolayı zafiyet yaşamaması amacı ile birtakım istisnalar belirlenmiştir. Ortaklık Konseyi Kararı ile ülkemiz otomotiv ana sanayi ürünleri Gümrük Birliği sağlanmış olan ülkeler dışındaki üçüncü ülkelere, 2001 yılına gelinceye dek belirlenen ortak tarifinin üzerinde bir koruma getirilmiştir. Birliğe katılımın sağlandığı ilk yıllarda belirlenmiş ortak tarife yüzde on olarak belirlenmişse de Türkiye 1999 yılı itibari ile birlik dışındaki üçüncü ülkelere yüzde yirmi beş civarında bir tarife uygulamıştır. Diğer bir istisna olarak ise Türkiye'nin bildirim üzerine kullanılmış otomobil ithalatı da belli süre için engellenmiştir (Engin ve Polat, 2010: 37).

Türkiye’de 1996 ve 1997 yıllarında otomotiv sanayi ürünleri üretimi artan yurtiçi talebe paralel bir artış göstermişse de 1997 Asya Krizi ve 1998’de Rusya’ya yayılan krizin olumsuz yansımalarına maruz kalmıştır. Krizlerin etkisi Türk otomotiv sanayisi üzerindeki olumsuz etkisini 1999 yılı ortalarına gelindiğinde yitirmeye başlamıştır (Görener ve Görener, 2008: 1219).

Türkiye’de motorlu araç ithalatı 1999 yılında %45 seviyesini görmüştür. Öte yandan yabancı ülkelerle olan ortaklıklar TOFAŞ, OYAK ve Otosan şirketlerinde; Fiat, Renault ve Ford ile sermaye ve yönetimde eşit ortaklık şeklini almıştır. Bu durum sonucunda ise yabancı firmalar Türkiye’deki tesislerini küresel stratejik projeleri kapsamına dâhil etmiş ve Türkiye’deki tesisler de uluslararası pazara yönelik üretim yapma beceresini yükseltme imkânı bulmuştur (Devlet Planlama Teşkilatı, 2001: 15). Benzer bir durum otobüs üretiminde de gerçekleşmiş, Mercedes Benz ve M.A.N firmalarının üretimleri Avrupa Birliği ülkeleri başta olmak üzere uluslararası pazara çıkarılmıştır. BMC de 1998 yılında bünyesinde devam ettirdiği Ar-Ge çalışmaları neticesinde ilerlettiği kamyon serisinin Avrupa’ya ihracını gerçekleştirmiştir (Devlet Planlama Teşkilatı, 2001: 15).

2000 yılına yaklaşıldığında yan sanayide gözlenen durum ise ana sanayinin ihtiyaç duyabileceği kalitede, yurt dışı ürünleri ile rekabet edebilir, ihracata konu olabilecek yan sanayi ürünlerinin üretilbildiği olmuştur. 2000 yılında otomotiv; imalat sanayi içerisinde %6,5, ihracatta ise %6,4 gibi bir paya sahip olmuştur. Bu oran ithalatta %14,4 bandını görmüştür. Öte yandan sektörün 2000 yılı ihracatı 1,6 milyar dolar, ithalatı 5,5 milyar dolar seviyesinde gerçekleşmiştir (Bedir, 2002: 28).

1980 sonrası aradan geçen yirmi yılda Türkiye, ihracata dayalı sanayileşme stratejisi ve serbest dış ticaret politikası ile yabancı sermaye ortaklıkları gerçekleştirmiştir, bu vesile ile dünyaya uyumunu sağlayabilmiştir.

2.4.2000 Sonrası Dönem Gelişmeleri, Uygulanan Politikalar ve Alternatif Enerji Kaynaklı Araçlar

Türkiye ekonomisi 2000’li yıllara gelinceye dek her ne kadar teşvikler aracılığıyla dış ticarete ilerleme kaydedip küresel ölçekte ticaret payını arttırmış olsa da, imalat sanayimizin dışa bağımlı yapısından kaynaklı olarak dış ticaret açıkları ve cari açıklar meydana gelmeye başlamıştır. 90’lı yılların kamu finansman açığı ve yüksek

enflasyon sorunu yanında 2000’li yıllara girerken sanayi girdileri ve ara mal ithalatındaki artış sebebiyle dış ticaret açıkları ve istihdam yaratmayan büyüme başka bir sorun olarak ortaya çıkmıştır (Öcal, 2014: 17).

Bilindiği üzere Türkiye’de 1980’lerden önce uygulanan ithal ikameci sanayileşme yerini 1980 itibariyle ihracata dayalı sanayileşmeye bırakmıştır. Fakat uzun yıllar boyunca emek yoğun ve teknolojiden uzak üretim sonraki yıllarda uygulanan ihracata dayalı sanayileşme politikalarına bağlı olarak artan ihracata rağmen, ekonomiyi ithalat temelli olmaktan kurtaramamıştır. Esasında Türkiye’de temel sektörlerde tam anlamıyla bir iktisadi gelişim meydana gelmeden dış ticaret ve uluslararası rekabete girişilmesinden kaynaklı olarak dışa bağımlılık giderek artmıştır (Öcal, 2014: 17).

Dünya üzerinde 1970’lerin başında yaşanan Petrol Krizi ve sonrasında stagflasyon olarak adlandırılan enflasyon ve işsizliğin bir arada görüldüğü durum sonucu ekonomilerde yeni düzenlemelere gidilmiş ve hatta yeni ekonomik modeller ortaya atılmıştır. Bu sayede de birtakım değişimler ve gelişmeler meydana gelmiş, özellikle gelişmiş ülkeler uzun dönem sürdürülebilir bir ekonomik yapı için dış ticarete serbestleşmeye imkân sağlayan politikalara yönelmişlerdir. Mal ve sermaye dolaşımındaki engellerin ortadan kaldırılması ile birlikte uluslararası iletişim maliyetleri düşmüş, aynı zamanda da mali araçların kullanımı artmıştır. Dolayısıyla bankacılık sektörü ve beraberinde finansal piyasaların üstlendiği risk artmış, bu doğrultuda da istikrar tedbiri alma zorunlulukları gündeme gelmiştir (Karaçor, 2006: 380).

Türkiye ekonomisi 2000 yılına gelinceye dek son otuz yılını kronik enflasyon ile geçirmiş ve ekonomik zeminini sağlam oturtamamıştır. Yıllar boyu süren borç dinamiği ve kamu bankalarının da dâhil olduğu sağlıksız ve istikrar sağlanamayan mali sistem nedeniyle 90’lı yıllarda belli aralıklarla krizler yaşanmıştır. Bu gelişmelere yine aynı yıllarda yaşanan siyasi istikrarsızlık ile seçim ekonomisi mantığıyla kısa vadeli ve gerçek olmayan büyümeye dayanan politikalar tercih edilmesi ve ekonomide kısa vadeli sermaye girişlerinin yaşanmış da sebebiyet vermiştir (Karaçor, 2006: 386). Üstelik ülke ekonomisi, 1997 Asya Krizi ve 1998 Rusya Krizi’nin olumsuz yansımalarından ve 1999 Marmara Depremi’nden de ekonomik olarak etkilenmiştir.

Tüm bu meydana gelen sorunlar sebebiyle Türkiye’de 2000 yılına, IMF destekli bir istikrar programı ile girilmiştir. Program ile öncelikle enflasyon oranını üç yıl gibi bir

sürede tek haneli rakamlara düşürmek hedeflenmiştir. Nitekim 90'lı yıllarda ülkede enflasyon oranı yüzde altmış ile doksan aralığında seyretmiştir. Bu sebeple de enflasyon, en temel problem olarak çözüme kavuşturulmak istenmiştir. Program ile hedeflenen diğer hususlar ise kamu maliyesi reformu, parasal kontrol mekanizmasının oluşturulması ve sürünen sabit kur uygulaması olmuştur (Ökte, 2010: 20).

Sonuç itibariyle enflasyon düşüşe geçmiş, faiz oranları inmiş ve kamu maliyesi düzenlenebilmişse de, Kasım 2000'de ülkedeki ticari bankalarda likitide krizi meydana gelmiştir. Krize neden olan finansal sorunlar ülkede aynı zamanda döviz talebi yaratmış, bu durum Merkez Bankası'nın rezerv kaybetmesine sebebiyet vermiştir. IMF'nin ek rezerv desteği ile durum kısmen kontrol altına alınmıştır (Ökte, 2010: 20).

İstikrar programı doğrultusunda faiz ve enflasyon oranlarındaki düşüş eğilimi, ülke ekonomisinde olması gereken uygun bir ortam yaratmışsa da, Kasım 2000 finansal dalgalanması mevcut olumlu gelişmelere darbe vurmuştur. 19 Şubat 2001'de yapılan Milli Güvenlik Kurulu toplantısında dönemin devlet büyükleri arasında yaşanan gerginlik sonucu ekonomideki mevcut olumsuz gelişmeler ne yazık ki krize dönüşmüştür. Bir gün içerisinde Merkez Bankası'ndan 7,5 milyar dolar çekilmiş ve 21 Şubat'ta gecelik faiz oranı yüzde 7.500'e yükselmiştir. Merkez Bankası'ndan çekilen dövizler ertesi gün geri yatırılmasına rağmen 21 Şubat 2001'de bankalarca 3,1 milyar dolar daha çekilmiştir. Netice olarak ülkede ekonomik zirve toplantısı yapılmış, 22 Şubat 2001 yılı itibari ile esnek kur politikasına geçilmiştir (<https://www.cumhuriyet.com.tr/> , 12.09.2021).

Esnek kur uygulamasına geçişle birlikte, TL bir gün içerisinde dolar karşısında yüzde yirmi sekiz, aradan geçen iki ay sonrasında ise yüzde elli oranında değer kaybına uğramıştır. Üretim miktarları azalmış, 2001 yılında ülke ekonomisi yaklaşık yüzde dokuz buçuk oranında küçülme yaşamıştır (Ökte, 2010: 20).

Ülkede yaşanan gelişmelerle birlikte Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda (2001-2005) genel olarak imalat sanayinde dış ticarete rekabet gücünün arttırılması ve buna paralel olarak da yerli kaynakların kullanıldığı, yüksek nitelikli işgücü ile üretim yapılan, teknoloji üreten ve özellikle de Ar-ge çalışmalarına imkân sağlanan bir yapı oluşturulması hedeflenmiştir. Otomotiv sanayi özelinde de hedefler benzer nitelikler taşımıştır. Ekonomik ölçekte, yeni teknolojinin kullanıldığı üretim ve yine rekabet gücünün arttırılmasını merkeze alan ihracata dayalı sanayileşme belirlenen hedefler

arasındadır. Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda AB'ye tam üyelik esas alınarak sınai mevzuatın uyum sorunu ortadan kaldırılması arzulanmış sermaye, teknoloji ve de ticari iş birliğine imkân oluşturulmak istenmiştir (Devlet Planlama Teşkilatı, 2000: 121).

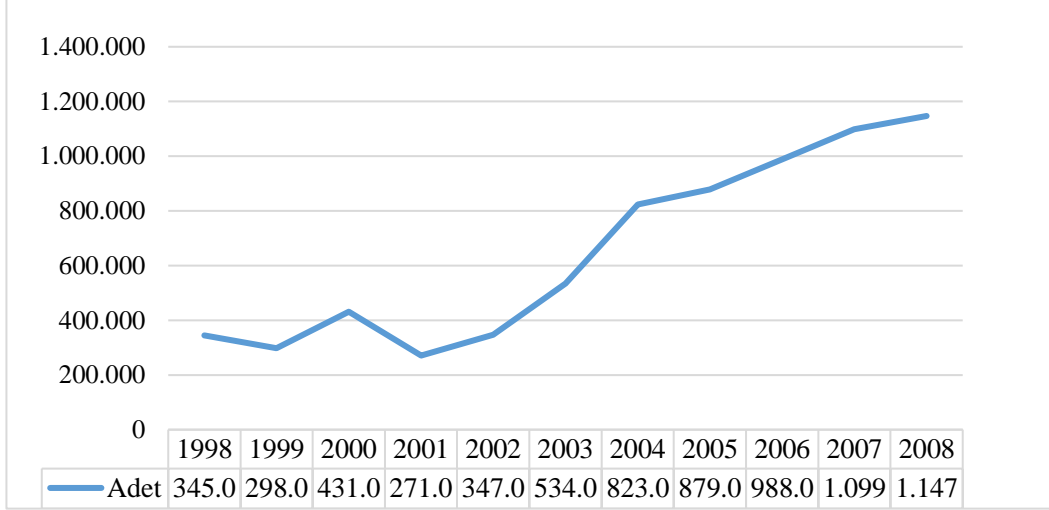
2001 Krizi, 1994 Krizi'nde de olduğu gibi motorlu taşıt üretiminde azalmaya sebebiyet vermiştir. Türkiye'deki motorlu taşıt üretimi miktar düzeylerine kronolojik olarak bakıldığında; 1963 yılı 11.000 olan adet sayısı, 1976 yılında 146.000'e çıkmıştır. 1977 ve 1985 dönem aralığında üretim dalgalı olarak seyretmiş, 1986 yılında 141.000 adet olarak gerçekleşmiştir. Bu yıldan başlayarak 1993 yılına kadar artış devam ederek 1993 yılında 453.000 adete çıkmış, artış ivmesi 1994 Krizi ile kırılmıştır. 1994 Krizi üretimi 286.000 adete düşürmüştü de 2000 yılında 1993 yılı üretim seviyesinin üzerine çıkılabilmektedir. Bahsedildiği üzere de 2001 Krizi üretim miktarını tekrar düşürmüştür (Yaşar, 2013: 789).

2000 yılının Kasım ayında ilk etkisini gösteren ve 2001 Şubatı'nda patlak veren kriz sonrası döviz kurlarının artış göstermesiyle birlikte ülkede ithal araç talebi azalmış bu doğrultuda da yerli otomotiv sanayi ürünlerinin pazar paylarının arttırılmasına gayret gösterilmiştir. 2002 ve onu takip eden yıllarda otomotiv sanayinin üretimde kullanmak üzere ihtiyaç duyduğu girdilerin temin edilmesi hususu dikkate alınmış ve Sekizinci Kalkınma Planı'nın hedeflediği üretimde yeni teknolojinin kullanılması, ihracata dayalı aynı zamanda da sürdürülebilir rekabetin mevcut olacağı üretim yapısı oluşturulmaya çalışılmıştır (Polat, 2020: 510).

Kriz sonrası otomotiv sanayi ürünlerinde öncelikli olarak iç talepteki düşüş sebebiyle üretim azalmışsa da 2002 yılına doğru krizin etkileri geçmeye başlamış ve talepte artış gözlemlenmiştir. 2002 yılından sonra üretim ve bununla birlikte ihracat istikrarlı biçimde artmıştır (Çatal, 2014: 183).

2003 ve 2004 senelerinde ise ürün yelpazesinin artması ve bir tek Türkiye'de üretilen yeni modellerin yurtdışı pazarına ihraç edilmesiyle birlikte dikkate değer bir üretim artışı meydana gelmiştir. 2005 yılı üretim artışındaki ürün dağılımına bakıldığında ise büyük kamyon yüzde yirmi, kamyonet yüzde on altı, otobüs yüzde on iki civarı bir oranda artış göstermiştir. Fakat bunun yanında midibüs yüzde yirmi sekiz, minibüs yüzde yedi ve traktör üretimi yüzde on oranında olmak üzere azalmıştır (Görener ve Görener, 2008: 1219-1220).

Grafik 1: 1998-2008 Yıl Aralığı Türkiye’de Üretilen Toplam Motorlu Taşıt Adetleri



Kaynak: Otomotiv Sanayii Derneği 2009/01 Sayılı 2008 Yılı Değerlendirme Raporu verileri baz alınarak oluşturulmuştur.

2005 yılında Türk Lirası'nın dolar karşısında değer kaybetmesinin yanında aynı yıl küresel bir talep azalışı da görülmüştür. Bununla birlikte üretimi için iç pazara ihtiyaç duyulan ticari araçların üretimi 2004 yılına oranla azalış göstermiştir. Örneğin traktör üretiminin bir önceki yıla göre yüzde on oranında azalış göstermesinin altında yatan sebep, üretimdeki girdi maliyetlerinin artması ve beraberinde rekabet edebilme yetisinin düşmesinin kendisini en çok traktör üretiminde göstermesidir. Sonuç itibariyle 2005 yılında üretim genel ekseriyetle artmış fakat belli ticari araçlar özelinde bir azalış söz konusu olduğundan dolayı önceki yıla nazaran artış oranı daha düşük kalmıştır. 2006 yılında ihracat artışının devam etmesiyle toplam üretim artarken, iç talepte artışın başlamışıyla traktör üretimi de yüzde altı civarı bir oranla tekrar artışa geçmiştir.

Amerika'da karmaşık türev araçlarla işlem yapılması, menkul kıymet piyasası ve bankaların serbestliğinin etkisi ile 2007 yılının ortalarında önce emlak sektörü ile başlayan, sonrasında finansal piyasalara sığrayan, en nihayetinde de 2008 ortalarında tüm dünyaya yayılan bir küresel kriz meydana gelmiştir (Engin ve Polat, 2010: 40).

Ürettiğinin yüzde seksenini ihraç eden Türk otomotiv sanayi, küresel krizle birlikte ihracatında düşüş yaşamış, buna bağlı olarak da üretim oranları azalmıştır. 2007

yılı itibariyle yaklaşık 1.100.000 adet üretim yapan Türk otomotiv sanayi, 2008 yılının Mayıs ayına kadar üretimini arttırmıştır. Dolayısıyla yılın bitimine doğru krizin etkisiyle üretimini azaltmasına rağmen 2007 yılına oranla yüzde 4,3 daha fazla üretim yaparak 1.147.000 adet üretimle son on yılının en yüksek üretimini gerçekleştirmiştir (Deniz, 2009: 15). Krizin devam eden etkileri 2009 yılında üretim azalışında büyük rol oynamış ve gerçekleştirilen 870.000 adet üretim ile bir önceki yıla oranla yüzde 24,15 daha az üretim meydana gelmiştir. 2010 yılında krizin yarattığı olumsuz etki ortadan kalkmaya başlamış ve 2009 yılına oranla yüzde 26'lık bir üretim artışı ile 1.095.000 adet üretim gerçekleşmiştir (Çatal, 2014: 184).

2007 yılında uygulamaya konulan Dokuzuncu Beş Yıllık Kalkınma Planı ile otomotiv sanayi için merkeze alınan hedefler arasında rekabet gücünde sürdürülebilirlik ve bu hedef doğrultusunda üretimde yetkinlik sağlanması olduğu gibi aynı zamanda teknoloji geliştirmede ve Ar-ge çalışmalarında yetkinlik sağlanması gerekliliği belirtilmiştir. Hedefler arasında ayrıca ana ve yan sanayimiz arasında iş birliğinin geliştirilmesi de sayılmıştır (Dokuzuncu Kalkınma Planı, 2006: 80).

2000 ve 2007 yılları arasında ülkemizde otomotiv sanayinde önemli ölçüde yabancı yatırımlar gerçekleşmiş fakat 2008 krizi yapılan yabancı yatırımların azalmasına sebebiyet vermiştir. Krizin etkileri yanında BRIC⁴ ülkelerinin nazaran yüksek bir performans göstermesi, artan taleple birlikte yatırımların bu bölgelerde yoğunlaşmasına ortam hazırlamıştır (Şahin, 2015: 20).

2008 krizinin yarattığı olumsuz etkiden sıyrılmak amacıyla Özel Tüketim Vergisi oranlarında indirim yapılmış ve bu adım ile sanayiye bir hareketlilik kazandırılmıştır. Fakat uzun vadeli bir etki için rekabet edebilir bir sanayi kaçınılmaz bir gerekliliktir ve bu doğrultuda da verimlilik, üretim ve dolayısıyla ihracatta ilerlemenin bir zorunluluk olduğu, ana ve yan sanayinin birbiriyle uyumlu olması yanında teşvik ve Ar-ge yatırımları ile de desteklenmesi gerekliliği yapılan çalışmalar neticesinde gözlemlenmiştir. Bununla birlikte daha yüksek bir vergi indirimine ihtiyaç duyulduğu yapılan diğer çalışmaların vardığı bir sonuç olarak gündeme gelmiştir (Tezcan, 2014: 93).

⁴ Brezilya, Rusya, Hindistan ve Çin'in İngilizce baş harflerinin kısaltılmasıdır. Daha sonraları Güney Afrika'nın da katılımıyla birlikte BRICS ülkeleri olarak anılmaya başlamıştır.

Uygulanan Özel Tüketim Vergisi indirimi 15 Mart 2009 ile 16 Haziran 2009 tarihleri arasında olup azalan oranda 30 Eylül 2009'a kadar devam ettirilmiş ve silindir hacmi olarak 1.600 cm³'den küçük binek otomobiller ile hafif ticari araçları kapsamıştır. Böylelikle bu tarih aralığında indirimden yararlanan otomotiv ürünlerinin talebi artmış ve genele ek olarak 220.000 adet daha fazla satış yapılmıştır (Dolanay ve Oğuztürk, 2018: 311). Bu olgulardan hareketle, vergi indirimlerinin otomotiv ürünlerinin satışı üzerinde, yapılan çalışmalardan varılan sonuçta olduğu gibi olumlu etki yarattığı açıkça gözlemlenmektedir.

2008 Krizi'nden etkilenen ve 2010 yılında krizin olumsuz etkilerinden sıyrılmaya başlayan Türk otomotiv sanayinin, o yıllarda büyük yabancı firmaların üretim üssü konumundan, küresel otomotiv ürünleri ihracatçısı konumuna geçmeye başladığını kanıtlayacak başarılar yakaladığı gözlemlenmektedir. Ford'un Kocaeli ilimizdeki Gölcük fabrikasında ürettiği transitvan ticari aracı, Amerika'da dikkate değer bir satış yakalayarak, 2010 Detroit Otomobil Fuarı'nda Kuzey Amerika yılın ticari aracı unvanını almıştır. Bununla birlikte Renault, ünlü Clio modelinin yeni versiyonunu Bursa'daki Oyak Renault Fabrikası'nda üretme kararı almıştır. Ar-ge çalışmalarının otomotiv sanayinde mutlak öneme sahip olduğu bilinmektedir, TOFAŞ'ın Ar-ge merkezi ise yine aynı yıllarda faaliyete geçmiştir (Evren ve Sakarya, 2017: 18).

Bahsedilen yıllardaki gelişmelerin yanında kriz sonrası dönem olan 2003 ve 2014 dönem aralığı genel olarak incelendiğinde, Türkiye'nin jeopolitik konumundan ve diğer avantajlarından yararlanmak isteyen dünya otomotiv devleri, Türkiye'yi üretim üssü olarak kullandıkları ve ihracatlarının bir miktarını Türkiye'de ürettikleri ürünlerden sağladıkları söylenebilmektedir. Türkiye'de faaliyet gösteren otomotiv firmalarından yabancı sermayeli olanları, ürettikleri otomotiv ürünlerinin ara girdilerini, kendi ana merkezlerinden karşılamaktadır. Türk otomotiv firmaları ise üretimde kullandıkları ara mamulleri ithal etmelerinden dolayı artan her üretim ve dolayısıyla ihracatta, ithalat da bir o kadar arttığı için, ihracatın ithalata bağımlı olduğu söylenebilmektedir (Erkök ve Yeşilyaprak, 2019: 19-20).

2011 yılı küresel bazda enerji tüketimine bakıldığında, yüzde 66,4'ünü fosil yakıtların oluşturduğu gözlemlenmektedir. Bu oranın yüzde 40,8'i petrol, yüzde 15,5'i doğalgaz ve yüzde 10,1'i kömürdür. Otomotiv endüstrisi fosil yakıt tüketiminde önemli

bir paya sahiptir. Araçlarda kullanılan fosil yakıtın yanması sonucu ortaya çıkan çevresel riskin, küresel ısınmayı arttırıcı etkisi ve beraberinde bu yakıtın fiyatının sürekli dalgalanması tarihte birçok kez alternatif enerji konusunu gündeme getirmiş ve bu konu üzerinde çeşitli çalışmalar yapılmıştır (Ustabaş, 2014: 271-272).

Mitsubishi tarafından üretilen ve 2009 yılında seri üretimi yapılarak satışa sunulan ilk elektrikli otomobil olma özelliğine sahip İ Miev model araç, tek şarj ile 160 km'ye kadar yol alabilmektedir. 220 voltluk priz ile 7 saatte, hızlı şarj istasyonlarında ise yarım saatte %80 oranda şarj olabilen bu araç tamamen elektrikli olmasından kaynaklı olarak fosil yakıtlı araçlara nazaran sessizdir. İlk olarak 2003 yılında Frankfurt'ta bir fuarda sergilenen ve sıfır karbon emisyonu ile oldukça çevreci olan bu araç, aynı zamanda enerji kullanımını açısından elektrikli olmayan araçlara kıyasla daha ekonomiktir. 2010 yılında İstanbul'da tanıtılan İ Miev model araç hakkında 2001-2013 dönemi TEMSA Genel Müdürlüğü'nü yürüten Yusuf Soner *"Dünya'nın geleceği elektrikli otomobillerde. Bu gerçek, dünyada atılmış birçok inovatif örneğin öncesinde olduğu gibi, kısa bir süre öncesine kadar şüpheyle yaklaşılan bir olguydu. (...) Bu teknoloji, benzinli araçların ve birçok alternatifin ötesinde dünya mirasına sahip çıkılmasında büyük rol oynayacak bir evrimin habercisi."* şeklinde konuşmuştur (<http://otomot.net/> , 29.10.2021).

Elektrikli araçların şarj gereksiniminden dolayı fazla yol alamaması, kullanımının yoğun olmamasından kaynaklı şarj etme yerlerinin kısıtlı olması ve de benzinli araçların enerji ihtiyacını birkaç dakikada sağlarken, elektrikli araçların şarj edilmesinin saatler alması bu araçların dezavantajlarını oluşturmaktadır (Ustabaş, 2014: 275). Hibrit (Hybrid) elektrikli araçlarda ise hem elektrik motoru hem de içten yanmalı geleneksel motor bulunmaktadır. Hibrit araçlarda enerjinin depolandığı batarya, mevcut olan kendi sistemi ile şarj edilmektedir (<https://www.kia.com/tr/>, 24.10.2021).

Hibrit araçlarda, fren pedalına yavaşlamak için basıldığında tekerleklerin dönüşü ile meydana gelen hareket enerjisi, jeneratör aracılığıyla elektrik enerjisine çevrilmektedir. Elektrik enerjisinin üretilmesi için harekete geçen jeneratör, aynı zamanda uygulamış olduğu direnç ile aracın yavaşlamasını da sağlamaktadır (<https://www.toyota.com.tr/> , 29.10.2021). Hibrit elektrikli araç sayesinde sadece elektrik motorunun kullanıldığı araçların şarj sorunu ve sadece içten yanmalı motorun kullanıldığı araçların yüksek enerji maliyeti daha aza indirilmiş olmaktadır.

Ülkemizde üretilen ilk hibrit elektrikli araç Elit-1'dir. 2002 ve 2003 yıl aralığında hafif ticari araç DOBLO modelinin tahrik sistemi elektrikli hibrit yöntemi ile TÜBİTAK MAM ve TOFAŞ iş birliğinde geliştirilmiştir. Ülkemizde bu yöntem ile üretilen ilk minibüs ise sadece arka aksda elektrikli tahrik sisteminin kullanıldığı FOHEV-1'dir. Bu çalışmayı 2005 ve 2006 yıl aralığında TÜBİTAK MAM, Ford OTOSAN ve İTÜ birlikte geliştirmiştir. Aynı dönem aralığında hem ön hem de arka aksda elektrikli tahrik sistemi kullanılarak yine aynı kurumlar iş birliği ile FOHEV-2 üretilmiştir. 2007'de tamamlanan OTOKAR Doruk ve 2009 yılında tamamlanan TEMSA Türkiye'de üretilen ilk hibrit otobüslerindedir. 2008 yılında tamamlanan ve bir FIAT Linea model araçta uygulanan TEYDEP projesinde ilk tekerlek içi sürümlü otomobil aracı, TOFAŞ ve MEKATRO Ar-ge şirketi çalışması olan Mekatro R&D isimli projede, aracın arka tekerleklerinin içine bir sistem ile elektrik motoru yerleştirilerek üretilmiştir (Tuncay ve Üstün, 2012: 41-46).

Renault'un Fluence Z.E model elektrikli aracı Türkiye'de 2012 yılında satışa sunulmuş, 2013 Mart'ına kadar 200 adet alıcı bulmuştur. 185 km menzilli bu aracın şarjı, binalarda bulunan 220 voltluk priz ile 10 saatte dolarken, bina girişlerine monte edilen wallbox isimli şarj cihazları ile 6-8 saat aralığında şarj olmaktadır. Yine 2012 yılında Türkiye'de satışa sunulan Opel Ampera, dolu batarya ile 40 ve 80 km arası yol alabilmektedir. Batarya tükenmeye yaklaştığında ise benzinli motor çalışmaya başlayıp batarya görevini üstelenerek, motora elektrik üretmek suretiyle 500 km'ye kadar yol almaktadır (Ustabaş, 2014: 277).

Fosil yakıt kullanımının çevreye verdiği zararı önlemek amacıyla elektrikli araçlar üretildiği gibi bir de farklı bir alternatif olarak henüz pek popüler olmayan hidrojenli araçlar da üretilmiştir. Bu araçların içerisinde bulunan batarya, su ile hidrojen moleküllerini çarpıştırma suretiyle elektrik üretmektedir. Benzinli araçlarda bulunan egzoz borusuna benzer nitelikteki atık sisteminden ise atık olarak su damlası çıkmaktadır. 400 km'ye kadar menzili olan bu araçlar benzinli araçların depoları gibi doldurulabilen bir depoya sahip olup yine onlar gibi 2-3 dakika içerisinde doldurulabilmektedir. Ticari amaçla üretilen ilk hidrojenli araç Güney Kore markası Hyundai Tucson FCEV 2013'te tanıtılmıştır. 2015 yılında Japon markası Toyota Mirai, 2016'da yine Japon markası Honda Clarity model otomobili üretilen diğer hidrojenli araçlar olup, kamyon ve otobüs gibi diğer motorlu araçlarda da özellikle iki Asya ülkesi ve dünyada da test edilmeye

devam edilmektedir. Geliştirilme aşamasında olan bir teknoloji olmasından kaynaklı olarak pahalı olması ve dolun istasyonlarının elektrikli araçlar gibi az bulunması hidrojenli araçların dezavantajlarını oluşturmaktadır (Baysal, 2021: 35-36).

Küresel rekabetin git gide zorlaştığı otomotiv endüstrisinde, 2000 yılında dünya genelinde 89 otomobil üreticisi firma ve 1.544 model araç bulunurken, 2015 yılında 97 otomobil üreticisi firma ve 2.306 model araç bulunmaktadır. 2016 yılı OICA verilerine bakıldığında yaklaşık olarak 50.000 adet üzerinde otomobil üretimi yapan 50 üretici firmanın, 95 milyon araç ürettiği ve ilk on firmanın toplam payın yüzde 70'ine sahip olduğu gözlemlenmektedir. Bu firmaların 2016 verilerine göre yıllık 1 milyonun üzerinde üretim yaptığı, bilinen küresel markaların aksine çok fazla sayıda yerel üreticinin de olduğu fakat bunların üretim adetlerinin düşük kaldığı görülmektedir. En nihayetinde de uluslararası pazarda alışıldık güçlü rakiplere rağmen kabul görmenin, otomobil üretmek ve üretimi 1 milyonun üzerine çıkarmaktan çok daha zor olduğu sonucuna varılabilmektedir (Gür ve Furuncu, 2019: 19).

Ağırlaşan rekabet koşulları Ar-ge çalışmalarına verilmesi gereken önemin ne kadar elzem olduğu bir kez daha hatırlatmaktadır. Yeni teknoloji üretip daha önce var olmayanı üretmek ya da mevcut üretimin açığını bulup onu iyileştirme adına çalışmalar sürdürmek, yerleşmiş dünya devi firmalar karşısında yeni bir güç olarak çıkmakta uygun yol olarak gözükmektedir. Otomotivin bir endüstri olarak ortaya çıktığı ilk zamanlardan bu yana değişim ve gelişimi izlendiğinde, günümüzde bir marka yaratıp küresel dünyada alıcılar için tercih sebebi olmanın eskiye nazaran daha zor olduğu açıkça anlaşılmaktadır.

Ülkemizde uzun zaman sonra tekrar bir yerli otomobil fikri 2011 yılının ocak ayı, dönemin Türkiye Cumhuriyeti başbakanlığını yürüten Recep Tayyip Erdoğan tarafından, TÜSİAD Genel Kurulu'nda, tamamen yerli ve milli otomobil projesi geliştirip bu konuda çalışmalar sürdürerek hayata geçirilmesi konusunda iş insanlarına çağrı yapmasıyla ortaya atılmıştır (Demir, 2020: 34).

2011 yılının Eylül ayında, 1954'ten bu yana faaliyetini sürdüren Türk Traktör Anonim Şirketi'nin 600 bininci traktörünün banttan indirilmesi törenine katılan dönemin başbakanı, TÜSİAD Genel Kurulu'nda iş insanlarına yaptığı çağrıyla dile getirerek, yerli otomobil modeli oluşturulması konusundaki inancını ve istediğini tekrar belirtmiştir. 2014 yılı mayıs ayında, Ford Yeniköy Fabrikası açılışında konuyu gündeme getiren

Erdoğan, yerli otomobil yapılabileceği konusunu yinelemiş ve aradan geçen üç yılın ardından bir kez daha iş insanlarına seslenmiştir (<https://www.haberturk.com/> , 31.10.2021).

2009-2013 dönemi Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanı Nihat Ergün 2013 yılında, TÜBİTAK KAMAG tarafından hazırlanan ve akademisyenler, otomotiv sektörü temsilcileri ile sivil toplum kuruluşlarının katıldığı çağrı toplantısında, TÜBİTAK öncülüğünde özel ve kamu Ar-ge kuruluşları ve üniversiteler ile yapılacak güç birliğinde, Türkiye’de üretilecek elektrikli araca, TÜBİTAK tarafından yüzde 100 Ar-ge desteği verileceğini açıkladıklarını dile getirmiştir Bakan, oluşturulan güç birliğiyle ilkin bir elektrikli araç teknolojisinin önemli bileşenlerinin yerli olarak geliştirileceği, daha sonra ise yerli araç üretileceğini belirtmiştir (<https://www.hurriyet.com.tr/> , 07.11.2021).

Bakan bu çağrı toplantısında, azami ölçüde yerli olarak geliştirilen ve desteklenmesine karar verilen projelerin 4 yılda tamamlanması gerektiği ve üretici kuruluşun ise 5 yıl süre ile üretim ve satış konusunda garanti vermesi belirlenen şartları oluşturduğunu söylemiştir. Üretici kuruluş elektrikli, şehir içinde kullanıma uygun mahiyette ve en önemlisi Türkiye’de ürettiği aracı, 5 yıl süre ile üretme ve satma garantisi sunduğunda, TÜBİTAK’ın fikri haklarını üretici kuruluşa devredeceği kararlaştırılmıştır (<https://www.hurriyet.com.tr/> , 07.11.2021).

2014 yılında uygulamaya konulan Onuncu Beş Yıllık Kalkınma Planı ile de çevreye duyarlı ürün üretimine olanak sağlayan teknoloji geliştirme çalışmalarının destekleneceği belirtilmiştir. Ayrıca yazılım, elektrikli makine, elektronik gibi diğer sektörlerle iş birliği içinde çalışmalar yürütülmesi ve küresel pazarın dikkatini çekecek şekilde özgün tasarımlarla markalaşmanın önünün açılması konusunda devletin özendirici rol üstleneceği açıklanmıştır (Onuncu Kalkınma Planı, 2013: 91).

2013–2016 dönemi Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanı Fikri Işık, 2014 yılında yaptığı açıklamada Güney Kore’yi örnek göstererek, ülkemizin Devrim otomobilini ürettiği dönemde Güney Kore’nin ekonomik anlamda görece bizden daha geride olduğunu, bugünkü gelinen noktada mevcut duruma bakıldığında aynı hatalara tekrar düşmememiz gerektiğine vurgu yapmıştır. Işık, içten yanmalı motorlu arabalar konusunda dünyada gelinen konuma bakıldığında, kapasite doluluğundan kaynaklı oluşan rekabet edebilmenin zorluğundan yola çıkarak, yerli otomobilde üzerinde çalışılan

kategoriinin elektrikli arabalar olduğunu, TÜBİTAK'ın çağrısı sonucu gelen projelerden 10'unun tekrar bir değerlendirmeye alınacağı ve elektrikli otomobil konusunda somut adım atıldığını belirtmiştir. (Ekinci, 2014: 18-21).

Yaşanan gelişmelerin ardından Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı, 2015 yılında bir elektrikli otomobil üretici olan National Electric Vehicle Sweden kısa adıyla NEVS firması ile bir iş birliğine girmiş ve NEVS'in daha önce varlıklarını satın aldığı SAAB markasının 9-3 modelinin tüm fikri mülkiyet haklarını satın almıştır (Demir, 2020: 34).

Fikri Işık, TRT Haber'in televizyon programında, tamamıyla yerli bir otomobili en baştan üretmenin zaman ve maliyet kaybına neden olacağını ve SAAB'ın 9-3 modelinin sadece isim değil fikri mülkiyet haklarını da satın aldıklarını söylemiştir. Buradan yola çıkarak dünya üzerinde hali hazırda var olan bir platform üzerinde teknoloji geliştirerek projeyi daha avantajlı bir yolla tamamlayabilecekleri görüşünü savunmuştur. Bakan, Türkiye'nin üzerinde asıl durmak istediği alanın menzili uzatılmış elektrikli araç olduğunu, TÜBİTAK'ın da bu konuda liderlik yürüteceğini mevzu bahis TRT Haber'in televizyon programında belirtmiştir (<https://www.trthaber.com/> , 21.11.2021).

Aynı yıl benzinli, elektrikli ve menzili uzatılmış elektrikli olmak üzere 3 prototip bilgisi basınla paylaşılmış, menzili uzatılmış elektrikli CUV⁵ araç prototipinin ise üretimine devam edildiği bildirilmiştir. Projenin başlamasından sonraki süreçte bakan ve bunula birlikte iş modelinde birtakım değişikliklere gidilmesinden dolayı ilerleyen zamanda bir gelişme yaşanmamıştır (Demir, 2020: 34).

Otomotiv sektöründeki geline durum göz önüne alındığında, alanında uzman aktörlerin bir araya gelerek iş birliği içinde çalışma yürütmeleri, tek bir kurumun yürüteceği çalışmalardan daha verimli hâle gelmektedir. Bir teknoloji geliştirmek, ürünün o teknoloji paralelinde üretimini yapmak, ürünün yerli ve yabancı pazarda ticaretini gerçekleştirmek gibi çok aşamalı bu süreçte, kamu kuruluşlarıyla da birlikte oluşturulacak güç birliğinin daha az zamanda meydana gelen üretim ve daha az risk gibi birtakım avantajları olmaktadır. Nitekim bu sistem dünyada oldukça yaygınken, Türkiye'de de 25

⁵ Sport Utility Vehicle (SUV) arazi şartlarına uygun olarak üretilmiş, yüksek ve ağır araç. Crossover Utility Vehicle (CUV) ise binek otomobillere göre daha yüksek ve SUV araçlara göre arazi şartlarına nispeten daha az uygun araç tipi.

Haziran 2018’de stratejik iş birliği ile Türkiye’nin Otomobili Girişim Grubu Sanayi ve Ticaret Anonim Şirketi kısaca TOGG adıyla kurulmuştur. Türkiye’de kurulan stratejik iş birliğinin dünyadan farkına bakıldığında ise, girişimci kurumlardan hiçbirinin otomobil üreticisi firma olmadığıdır. Nitekim Anadolu Grubu, BMC, Kök Grubu, Turkcell, Zorlu Holding ve Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği stratejik iş birliğinin girişimci firmalarını oluşturmaktadır. Türkiye iş birliğinin oluşturulması dâhil olmak üzere, tamamen yeni bir model denemesine hazırlanmaktadır. (Kocagöz, İğde ve Çetinkaya, 2020: 61).

TOGG tarafından İtalya’da prototipleri geliştirilen SUV ve Sedan⁶ tarzı otomobillerin tanıtımı, 27 Aralık 2019 tarihinde yapılmıştır. Kamuoyuna tanıtımı yapılan yerli markalı otomobillerden, SUV modelinin 2022 yılında seri üretimine geçileceği ve 2030 yılında da 5 farklı modelinin üretimi planlandığı açıklanmıştır. Seri üretimine geçilmesi hedeflenen otomobilin düşük enerji sarfiyatına sahip, bakım maliyeti az, modern teknoloji tasarımlı ve 30 dakikadan az sürede yüzde 80 oranda batarya doluluğuna ulaşan otomobil olacağı açıklamasında bulunmaktadır. Otomobilde bir sistem bulunacağı ve bu sistem araçlığı ile bakım ve parça değişiminin kontrolünün yapılacağı, tümsek ve köprü gibi yol bilgisinin holografik asistan ile iletileceği aracın donanımı hakkında yapılan açıklamalar olarak sayılmaktadır (Avcı, 2020: 444).

TOGG’un resmi internet sitesinde belirtilen bilgiler ışığında, otomobil arkadan çekiş ve tüm tekerleklerden çekiş olmak üzere iki versiyonda üretilecektir. Arkadan çekişli 200 beygir gücü sunarken, tüm tekerleklerden çekişli versiyon ise 400 beygir gücü sunacaktır. Arkadan çekişli versiyon 7.6 saniyede 100 km/saat hıza ulaşacakken, tüm tekerleklerden çekişli versiyon 4.8 saniyede 100 km/saat hıza ulaşabilecektir. Türkiye’de oluşturulan stratejik iş birliği TOGG’un hedefleri arasında elektrikli ve bağlantılı otomobil geliştirmek, yeni nesil otomobil çerçevesinde bir mobilite ekosistemi oluşturmak, kullanıcıların ve diğer kitlelerin yaşamlarını kolaylaştırarak sıfır emisyon ile temiz bir gelecek hazırlamak olduğu belirtilmektedir.

25.12.2019 tarihli ve 30991 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanan 1945 karar sayılı Cumhurbaşkanlığı Kararı ile TOGG tarafından yapılacak elektrikli otomobilin üretim tesisinin Bursa ilinde kurulacağı ve öngörülen yatırımın tutarının 22 milyar TL olduğu bildirilmiştir. TOGG’un resmi internet sitesinde, Gemlik tesisi ile ilgili açıklamalar

⁶ Bagaj bölmesinin ayrı olduğu, arkası uzun araç türü.

kısımında, 2020 yılının son çeyreğinde ekipman siparişine, 2021 3. Çeyreğinde ise hat montajına başlanacağı açıklanmıştır. 2022 yılı sonunda banttın incek olan aracın bataryasının da Gemlik tesisinde üretileceği yine internet sitesinin aynı bölümünde belirtilen bir diğer açıklamadır.

Sonuç olarak, Türkiye’de otomotiv sanayinin var olduğu ilk yıllardan bu yana, gerek sanayileşme stratejileri gerekse yürütülen ekonomik model bakımından birtakım değişikliklere gidilmiştir. Montaj sanayi ile uzunca yıllar dünya çapında büyük firmaların lisans anlaşmalarıyla üretim yapan Türkiye, coğrafi konumu başta olmak üzere otomotiv ürünlerinin üretiminde son derece müsait bir yapıya sahiptir. Bugün ihracatının büyük bir kısmı otomotiv ürünlerinden oluşan Türkiye’de, hâlen daha yerli otomobil çalışmaları devam etmektedir.

3. TÜRK OTOMOTİV SEKTÖRÜNDE MEVCUT DURUM, SEKTÖRÜN TÜRKİYE EKONOMİSİNDEKİ YERİ VE ÖNEMİ

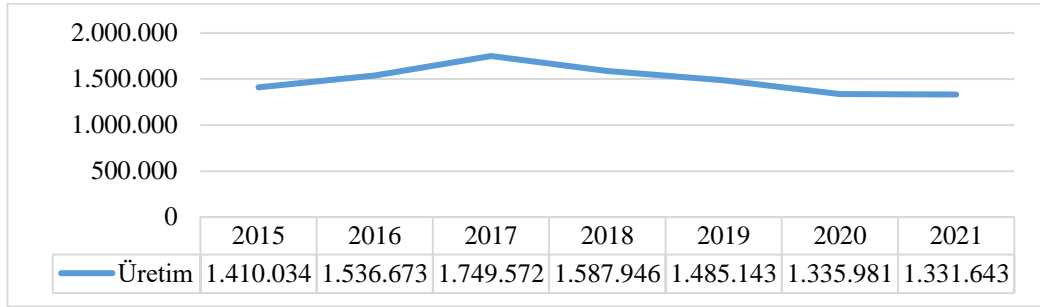
Makroekonomik göstergeler, ekonominin performansı üzerinde yorum yapılabilmesine zemin oluşturan ve bu göstergeler vasıtasıyla ileriye dönük tahmin ve hedeflemelere olanak sağlayan verilerdir. Bir ülkenin diğer ülkelerle ekonomik ilişkileri, aralarında gerçekleşen mal, hizmet ve faktör ticareti ile birlikte sermaye hareketlerinden oluşmaktadır. Nitekim, bir ülkenin belirli bir zaman aralığı içerisinde diğer ülkelerle gerçekleştirdiği ekonomik ilişkileri de ödemeler dengesi bilançosu özetlemektedir (Bakkal ve Oktayer, 2003: 217).

Otomotiv sanayi ürünlerinin üretim ve satışı, Türkiye’nin ihracat ve ithalatında büyük miktarlarda yer kapladığından, ödemeler dengesi bilançosunun cari hesap kalemleri üzerinde oldukça önemli bir paya sahiptir. Ayrıca yabancı yatırımcıların direkt olarak ülkemizde fiziki yatırımlarda bulunması ve bunun yanında ortaklıklar kurması yine ödemeler dengesi bilançosunun sermaye ve finans hesabı kalemleri üzerinde takip edilmektedir. Bu sebeplerle otomotiv sanayi, ülke makroekonomik göstergelerinden gerek olumlu gerekse olumsuz değişiklik yapabilecek bir büyüklüğe sahip olduğundan dolayı, otomotiv sanayinde meydana gelen her değişim, genel ekseriyetle ülke ekonomisini de etkilemektedir.

3.1. Üretim ve İhracat

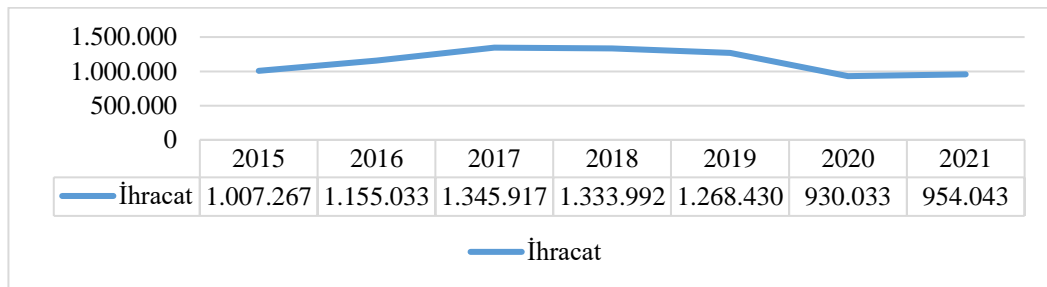
Otomotiv, niteliği itibarıyla uluslararası işlem hacmi yüksek bir sektör olması dolayısıyla gelişimi üzerinde küreselleşmenin önünü açabilecek bölgesel bütünleşme gibi küresel dinamiklerin önemi de günden güne artmaktadır. Türk otomotiv sanayi özellikle geçtiğimiz son 20 yılda geçirdiği yapısal değişimle birlikte, gelişmiş ülkelere yüksek hacimli ihracat faaliyetleri gerçekleştirip, sektör bazında dış ticaret fazlası vererek varlığını sürdürmektedir (Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı, 2021: 8).

Grafik 2: Türkiye’de 2015-2021 Yıl Aralığında Üretilen Toplam Araç Adetleri



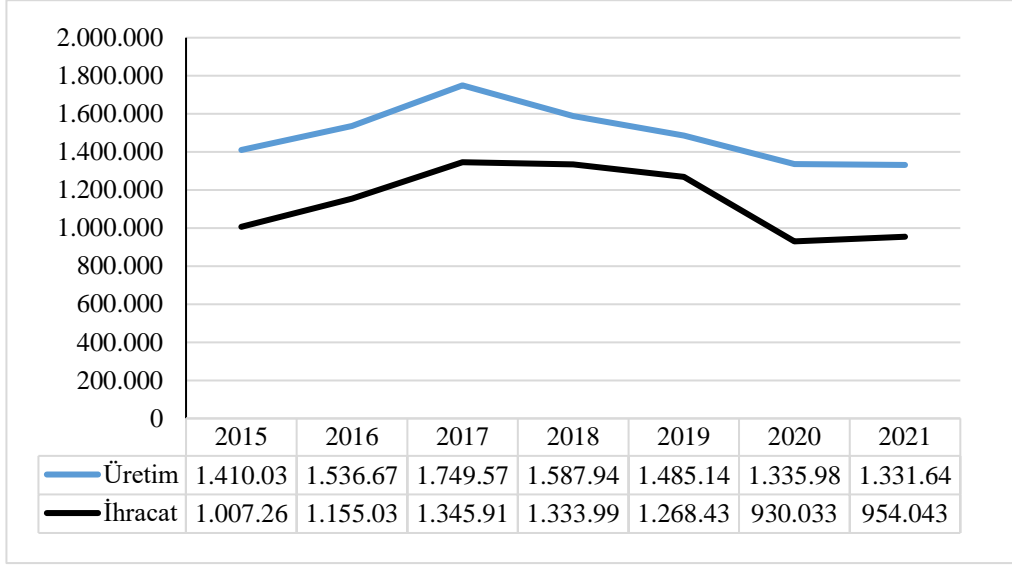
Kaynak: Otomotiv Sanayii Derneği, Otomotiv Sektörü Aylık Değerlendirme Raporu Aralık 2016-2017-2018-2019 ve 2021 verileri baz alınarak oluşturulmuştur.

Grafik 3: Türkiye’de 2015-2021 Yıl Aralığında İhracatı Yapılan Toplam Araç Adetleri



Kaynak: Otomotiv Sanayii Derneği, Otomotiv Sektörü Aylık Değerlendirme Raporu Aralık 2016-2017-2018-2019 ve 2021 verileri baz alınarak oluşturulmuştur.

Grafik 4: 2015-2021 Yılı Aralığı Türkiye’de Üretilen ve İhrac Edilen Toplam Motorlu Taşıt Adetleri



Kaynak: Otomotiv Sanayii Derneği, Otomotiv Sektörü Aylık Değerlendirme Raporu Aralık 2021 verileri baz alınarak oluşturulmuştur.

Türkiye, ihracat yapmaya yönelik sanayi yapısına ilave olarak Avrupa, Orta Doğu ve Afrika pazarlarını besleyebilecek coğrafi konumundan dolayı, uluslararası çeşitli firmaların da farklı tiplerde araç ürettiği bir ülke olarak kilit noktada durmaktadır. Otomotiv, Türkiye’de ihracat rakamları en yüksek sektörler sıralamasında tüm zamanlarda ilk sıralarda yerini korumaya devam etmektedir (Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı Kalkınma Ajansları Genel Müdürlüğü, 2021: 8).

İhracat potansiyeli yüksek endüstrilerin gelişmesi, ülkede faktör hareketliliğini ve de faktör fiyatlarını olumlu yönde etkilemektedir. Bu olgu da kısa ve uzun dönemde ülke ekonomik büyümesine katkı sağlamaktadır (Uçak vd., 2018: 202). Otomotiv sanayinin gelişimi, ihracat verilerini ve ülke ekonomik büyümesini dolayısıyla refahını de doğrudan etkilemekte olduğundan, otomotiv sektörünün önemi bir kez daha açıkça anlaşılmaktadır. Türkiye’nin son 10 yılının dış ticaret verileri incelendiğinde, otomotiv sektörünün 2011 ve 2015 yılları hariç olmak üzere dış ticaret fazlası verdiği görülmektedir. 2017 yılı üretim adeti ile ülkemiz otomotiv sektörünün ulaşmış olduğu potansiyel için referans bir yıl olarak gösterilebilmektedir (Otomotiv Sanayii Derneği, 2020: 31-35). 2018 yılında küresel ölçekte yaşanan yavaşlama, Türk otomotiv

sanayisinde daralma yaratmıştır. 2013 ve 2017 dönem aralığında Türk otomotiv sektörü ülke ekonomisinden bir buçuk kat daha hızlı büyümesine rağmen, 2018 yılında küresel yavaşlama sebebiyle yüzde 9,2 oranında küçülmüştür (KPMG, 2019: 234).

Bununla birlikte ülkemizde Kovid 19 salgınının ilk ortaya çıktığı 2020 yılı Mart ayı itibari ile ülkede faaliyet gösteren firmaların ciroları ve dış ticaret rakamları düşüş göstermeye başlamıştır. Çeşitli otomotiv üreticisi firma üretime ara vermiş, sektörün ana tedarikçisi konumunda olan diğer sektörler ve taşımacılık faaliyetlerinde aksamalar yaşanmıştır. Bu sebeplerle birlikte 2020 yılı verileri 2019 yılı rakamlarının altında seyir etmiştir (Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı Kalkınma Ajansları Genel Müdürlüğü, 2021: 10).

2021 yılı verileri üzerinde inceleme yapıldığında, toplam üretimin yüzde 2 oranda azaldığı gözlemlenmektedir. Üretime nazaran ihracat rakamlarının ise bir önceki dönem olan 2020'ye kıyasla yüzde 2 oranda arttığı dikkat çekmektedir. Toplam üretim içerisinde otomobil bazlı bir inceleme yapıldığında ise üretim 2021 yılında 2020 yılı üretimine göre yüzde 8 azalırken, ihracat 2020 yılına göre yüzde 5 oranında azalmıştır (<https://osd.org.tr/> , 27.01.2022).

Tablo 1: Türkiye’de 2015-2021 Yıl Aralığında Üretilen Araç Tip ve Adetleri

ARAÇ TİPİ	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Otomobil	791.027	950.888	1.142.906	1.026.571	982.642	855.043	782.835
Büyük Kamyon	30.968	14.826	19.386	22.883	17.604	21.169	34.652
Küçük Kamyon	4.870	2.548	4.116	2.654	1.399	2.081	3.922
Kamyonet	468.933	461.837	462.389	429.361	386.245	358.182	400.078
Otobüs	8.789	8.083	8.166	8.541	9.199	7.896	5.567
Minibüs	47.078	44.415	55.036	56.934	61.629	51.464	46.870
Midibüs	7.131	3.330	3.732	3.316	2.526	2.043	2.216
Traktör	51.238	50.746	53.841	37.686	23.899	38.103	55.503

Kaynak: Otomotiv Sanayii Derneği, Otomotiv Sektörü Aylık Değerlendirme Raporu Aralık 2016-2017-2018-2019 ve 2021 verileri baz alınarak oluşturulmuştur.

Tablo 1’de 2015 ve 2021 yılları arası dönemde Türkiye’de üretilen araç çeşitleri gösterilmektedir. Otomotiv Sanayii Derneği verileri kullanılarak oluşturulan tablodan yola çıkarak, 2017 yılı toplam üretimin en yüksek olduğu yıl olarak dikkat çekmektedir. Tüm yıllar boyunca otomobil en yüksek adette üretilen araç tipi olarak sıralanırken; büyük kamyon, küçük kamyon, kamyonet, otobüs, minibüs ve midibüs tipi araçların

geneli ticari araç olarak sınıflandırılıp, otomobilden sonra en yüksek üretim adetine sahip araç tipi olarak sıralanmaktadır.

Tablo 2: Türkiye’de 2015-2021 Yıl Aralığında İhracatı Yapılan Araç Tip ve Adetleri

ARAÇ TİPİ	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Otomobil	604.683	745.709	921.354	875.147	828.744	596.616	565.361
Kamyon	1.408	5.521	7.800	14.478	14.824	10.333	17.293
Kamyonet	341.834	347.949	350.108	372.954	349.490	263.767	310.874
Otobüs	5.708	6.498	7.028	7.708	9.001	6.886	4.749
Minibüs	38.255	34.790	45.794	47.736	49.283	38.296	37.741
Midibüs	447	915	710	846	1.244	640	987
Traktör	14.932	13.651	13.123	15.123	15.844	13.495	17.038

Kaynak: Otomotiv Sanayii Derneği, Otomotiv Sektörü Aylık Değerlendirme Raporu Aralık 2016-2017-2018-2019 ve 2021 verileri baz alınarak oluşturulmuştur.

Tablo 2’de, 2015 ve 2021 yılları arası Türkiye’de üretilip diğer ülkelere ihracatı yapılan otomotiv ürünlerinin araç tip ve adetleri gösterilmektedir. 2017 yılı üretimle paralel olarak adet bazında en çok ihracat yapılan yıl olarak dikkat çekmekte ve yine üretimden yola çıkarak en çok ihracatı yapılan araç tipinin de otomobil olduğu görülmektedir. 2017 yılı üretimin fazla olmasından da kaynaklı olarak adet bazında en çok ihracat yapılan yıl olmasına karşın, üretime oranla en çok ihracat yapılan yılın 2019 yılı olduğu dikkat çekmektedir. Tablo 3’te ise 2015 ve 2021 yıl aralığında Türkiye’de üretime oranla yüzde bazından yapılan ihracat gösterilmektedir.

Tablo 3: Türkiye’de 2015-2021 Yıl Aralığı Motorlu Taşıtlı İhracatının Üretime Oranı

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Üretim	1.410.034	1.536.673	1.749.572	1.587.946	1.485.143	1.335.981	1.331.643
İhracat	1.007.267	1.155.033	1.345.917	1.333.992	1.268.430	930.033	954.043
İhracat %	71,4	75,2	76,9	84	85,4	69,6	71,6

Kaynak: Otomotiv Sanayii Derneği, Otomotiv Sektörü Aylık Değerlendirme Raporu Aralık 2021 verileri baz alınarak oluşturulmuştur.

Tablo 4: 2019-2021 Yılı Aralığında Toplam Otomotiv Sanayi Ürünü İhracatının Üretici Firmalar Bazında Dağılımı

FİRMALAR	2019	2020	2021
FORD OTOSAN	333.734	254.003	287.609
OYAK RENAULT	295.275	211.954	187.923
TOYOTA	227.019	182.089	187.907
HYUNDAI ASSAN	169.803	128.003	138.730
TOFAŞ	194.107	117.886	112.465
TÜRK TRAKTÖR	15.207	12.553	16.176
M. BENZ TÜRK	16.324	11.184	13.910
HONDA TÜRKİYE	7.528	6.421	2.305
KARSAN	2.713	755	2.135
MAN TÜRKİYE	2.892	2.628	1.573
A.I.O.S.	1.433	510	1.100
HATTAT TRAKTÖR	637	942	862
OTOKAR	1.156	862	749
TEMSA	602	243	599
TOPLAM	1.268.430	930.033	954.043

Kaynak: Otomotiv Sanayii Derneği, Otomotiv Sektörü Aylık Değerlendirme Raporu Aralık 2021 verileri baz alınarak oluşturulmuştur.

Otomotiv Sanayii Derneği verilerine göre, 954.043 adet otomotiv sanayi ürünü ihraç edilen 2021 yılında, otomotiv sanayi ürünleri ihracatı yapan 14 firma arasında FORD OTOSAN 287.609 adet ihracat ile listenin başında yer almaktadır. OYAK RENAULT 187.923 adet ihracat ile ikinci, TOYOTA ise 187.907 adet ihracat ile üçüncü sırada listelenmektedir.

Tablo 5: 2020 ve 2021 Yılları Toplam Otomotiv Sanayi Ürünü İhracatının Ülke Toplam İhracatına Oranı (1.000 ABD \$)

	2020	2021
Otomobil	9.312.088	9.272.092
Kamyon-Kamyonet	4.254.571	5.420.336
Otobüs	1.300.660	1.015.438
Midibüs-Minibüs	188.434	193.988
Römork-Yarı Römork	417.223	609.835
Çekici	602.899	1.018.404
Traktör	414.719	519.947
Ana Sanayi İhracatı	16.490.597	18.050.043
Yan Sanayi İhracatı	9.451.378	11.828.543
TOPLAM İHRACAT	25.941.975	29.878.587
ÜLKE TOPLAM İHRACATI	169.637.755	225.637.755
Otomotiv Ürünleri %	15,29	13,24

Kaynak: Otomotiv Sanayii Derneği, Otomotiv Sektörü Aylık Değerlendirme Raporu Aralık 2021 verileri ve TÜİK dış ticaret verileri baz alınarak oluşturulmuştur.

Türkiye'nin, otomotiv ürünleri ihraç ettiği ülkelere bakıldığında ise Fransa, Almanya, Birleşik Krallık, İtalya, İspanya, Slovenya, Belçika, Polonya, Hollanda, Romanya gibi Avrupa ülkeleri, Amerika Birleşik Devletleri ve ayrıca İsrail, Mısır, İsveç, Rusya Federasyonu, Fas, Macaristan, Birleşik Arap Emirlikleri, Danimarka ve Portekiz gibi ülkeler dikkat çekmektedir.

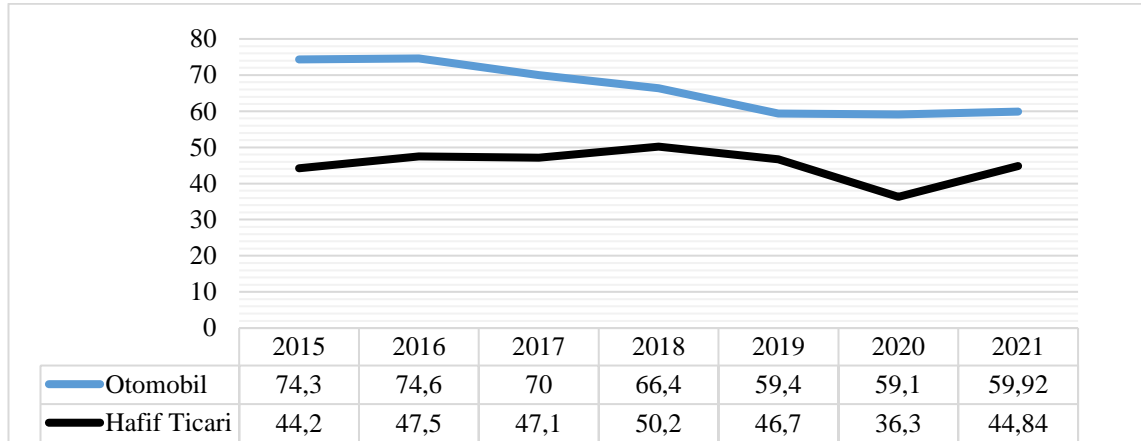
Son olarak Tablo 5 ise, 2020 ve 2021 yıllarında ihraç edilen otomotiv sanayi ürünlerinin araç tiplerine göre dolar bazında tutarları, ana ve yan sanayi ayrı ayrı olmak üzere ihracat tutarları ve toplam otomotiv sanayi ürünlerinin ihracat tutarı gösterilmektedir. Buradan yola çıkarak da, TÜİK verilerine göre ülke genel ihracat

tutarlarının dolar bazında toplamında, otomotiv sanayi ürünlerinin ihracat tutarlarının dolar bazında payının ne kadar olduğu anlaşılmaktadır.

3.2.İthalat

Türkiye'nin Gümrük Birliği'ne katılması sonrasında, birliğe üye ülkeler ile arasında otomotiv sanayi ürünleri dâhil ticarete konu olan çeşitli ürünlerde, ticareti engelleyecek sınırlamaların kalkmasıyla birlikte, otomotiv sanayi ürünleri ithalatında da artış görülmeye başlamıştır (Bedir, 2002: 29-30).

Grafik 5: 2015-2021 Yıl Aralığı Türkiye’de Otomobil ve Hafif Ticari Araç Pazarlarında İthal Ürün Payları



Kaynak: Otomotiv Sanayii Derneği, Otomotiv Sektörü Aylık Değerlendirme Raporu Aralık 2021 verileri baz alınarak oluşturulmuştur.

Otomotiv Sanayii Derneği verileri kullanılarak oluşturulan Grafik 5'te görüldüğü üzere, otomobil ve hafif ticari araç pazarında ithal ürünlerin oranı devamlı olarak yüzde 50'lerin üzerinde seyretmiştir. Buradan yola çıkarak gerek otomotiv ana sanayi ürünlerinde gerekse kullanılan aksam ve parçalarda, ithalat oranının ülke sanayisinin gelişmesi önünde engel oluşturabilecek seviyede fazla olduğu sonucu çıkarılabilmektedir.

Burada dikkat edilmesi gereken başka bir husus ise Türk otomotiv sanayisinde ihracatın ithalata bağımlı yapısının olması konusudur. Özellikle 1990'lı yılların bitimine kadar aksam ve parça üretimi ülke içinde belirli sayıdaki firmalar tarafından karşılanırken, zamanla teknolojinin gelişmesiyle birlikte aksam ve parçalar ülkede tesis

kuran yabancı firmaların ana merkezlerinden temin edilmeye başlanmıştır. Yurt dışındaki ana firmalardan ithal edilen aksam ve parçaların ülkede montajının yapılmasıyla suretiyle devam eden üretim ile 1990'ların sonundan itibaren üretim hacmi artan fakat birim üretimde yurt içi katma değerin oranı azalan bir sanayi yapısı oluşmaya başlamıştır.

Türkiye'de 2000 sonrası dönem incelendiğinde, iç pazarda satışı gerçekleşen otomotiv sanayi ürünlerinde ithal olan ürünlerin oranının devamlı olarak yüzde 50'nin üzerinde gerçekleştiği görülmektedir. Özellikle de kriz sonrası dönemlerde, otomotiv sanayi ürünlerindeki ithalat oranlarında artış olduğu dikkat çeken bir konu olarak ortaya çıkmaktadır. Gelişmiş ülkelerde, otomotiv sanayi ürünlerinin ithalatı, hükümet tarafından denetim altında tutulmakta olup, Türkiye'de bu oran oldukça yüksek olarak seyretmektedir. Otomotiv sanayi ürünlerindeki ithalat oranının yüksek olması, ülkede sektörün gelişimi önünde önemli bir engel olarak nitelendirilmektedir.

3.3.Yabancı Yatırımlar

Yabancı yatırımlar arasında özellikle doğrudan yabancı yatırımlar, yatırımın yapıldığı ülkedeki ekonomik büyümeye katkı sağladığı gibi, o ülkenin ihracatının gelişmesine de katkı sağlamaktadır. Yabancı yatırımlar ucuz hammadde, kullanılabilir işgücü veya ulaşım kolaylığı gibi avantajları değerlendirmek maksadıyla yapılmaktadır. Yabancı yatırımcı elde edeceği maliyet avantajı sayesinde, dünya pazarında satışlarını arttırarak, yatırım yaptığı ülkenin ihracatını arttırmaktadır (Recepoğlu vd., 2021: 75-76).

Türkiye'de 1980'li yıllardan sonra koruma oranlarının indirilerek, serbest ekonomi politikalarının uygulanmaya başlamasıyla birlikte, yabancı yatırımların önü açılmıştır. Yabancı yatırımların başlamasıyla birlikte, Türkiye'de yeni üretim teknolojileriyle üretim uygulanmaya ve bilgisayar destekli üretim organizasyonları öğrenilmeye başlanmıştır. Böylelikle de uluslararası alanda rekabet edebilen ve küresel ekonomiye dahil olabilen bir Türk otomotiv sanayi yapısı oluşmuştur (Polat, 2020: 509).

Dünya Bankası verilerine göre, 2018 yılında tüm dünya genelinde yapılan yabancı yatırımların yüzde 30'luk kısmı, yükselen ekonomiler olarak adlandırılan BRIC ülkeleri Brezilya, Rusya, Hindistan ve Çin'e ve bu ülkeler ile birlikte de Türkiye'ye yapılmıştır (Recepoğlu vd., 2021: 75-76). Dolayısıyla ülkemizde yabancı yatırımların artmasıyla birlikte otomotiv sanayinde üretim yapan firmaların toplam sermayeleri içindeki yabancı sermaye oranları da artış eğilimi göstermiştir.

Tablo 6: Türkiye’de Otomotiv Sanayinde Üretim Yapan Firmaların Toplam Sermayeleri İçinde Yabancı Sermaye Payları

FİRMA	LİSANS	SERMAYE (1.000 TL)	YABANCI SERMAYE %
A.I.O.S	ISUZU	84.000	29,73
FORD OTOSAN	FORD	350.910	41,04
HATTAT TRAKTÖR	VALTRA, HATTAT	40.000	0,00
HONDA TÜRKİYE	HONDA MOTOR EUROPE. LTD	180.000	100,00
HYUNDAI ASSAN	HYUNDAI MOTOR COMP.	627.235	70,00
KARSAN	HYUNDAI MOTOR COMPANY MENARINI BUS	900.000	0,00
M.A.N. TÜRKİYE	MAN TRUCK & BUS SE	65.000	99,9
M.BENZ TÜRK	MERCEDES BENZ	278.501	84,99
OTOKAR	OTOKAR	24.000	0,00
O. RENAULT	RENAULT	323.381	51,00
TEMSA	PPF INDUSTRYCO EXSA EXPORT	210.000	100,00
TOFAŞ	FIAT	500.000	37,8
TOYOTA	TOYOTA	150.165	100,00
T. TRAKTÖR	NEW HOLLAND / CASE IH	53.369	37,5
TOPLAM		3.786.561	

Kaynak: Otomotiv Sanayii Derneği, Otomotiv Sanayii Genel Ve İstatistik Bülteni 2021 raporu verileri baz alınarak oluşturulmuştur.

3.4.Sektörün Yarattığı İstihdam

Üretimde ileri teknoloji kullanılması dolayısıyla, nitelikli iş gücü otomotiv sanayinde önem arz eden bir faktördür. Bu sebeple de firmalar istihdam ettikleri personellerine sürekli olarak eğitimler vermekte ve yetiştirilmiş iş gücü sayesinde rekabet edebilme olanağı sağlamaktadırlar. Dolayısıyla eğitim ve emek vererek yetiştirilen personel kaybedildiğinde yerine yeni gelecek olan personel için aynı süreç tekrar başlayacağı ve yeniden bir maliyete katlanılacağı için, otomotiv sanayinde üretim azalsa da istihdam büyük oranda sürekliliğini korumaktadır (Görener ve Görener, 2008: 1224).

Otomotiv sanayinde imalat yapan işçiler, yönetimde yer alan mühendisler ve diğer kadrolarda görev yapan personeller yüksek kaliteli iş gücü olarak sınıflandırılmaktadır. Dolayısıyla yan sanayi de hesaba katılarak yorum yapıldığında otomotiv sektörü yalnızca istihdam sağlamamakta, aynı zamanda da ülke iş gücündeki kaliteyi arttırmaktadır. Otomotiv sanayinde doğrudan ve dolaylı olarak 50.000 kişilik istihdam hacmi bulunsa da bayilikler ve pazarlama gibi çevre üniteler gibi etkenler de göz önünde bulundurulduğunda rakam 500.000'lere kadar yükselebilmektedir (KPMG, 2021: 14).

İşsizliğin ciddi bir sorun olduğu ülkemizde otomotiv sektörü üretimden satışa, satıştan da satış sonrası hizmete kadar çeşitli alanlarda istihdama olanak sağlamaktadır. Otomotiv, ülkemizde sanayideki istihdama yüzde 4 oranında katkı sağlarken dolaylı olarak da yüzde 15 oranında katkı sağlamaktadır. Buradan yola çıkarak otomotivin aynı zamanda diğer sektörlerle de ileri geri bağlantılı olduğu sonucu çıkarılabilmektedir (Başbuğ ve Evlimoğlu, 2020: 139-140).

İstihdamın yoğunlaştığı bölgelere bakıldığında ise üretimin en çok olduğu Marmara Bölgesi ilk sıraya gelmektedir. Nüfus yoğunluğuna bağlı olarak oluşan ucuz ve nitelikli iş gücü, güçlü bir yan sanayinin varlığı, dış ticarete kolaylık sağlayan etkenler, ileri ve geri bağlantılara zemin hazırlayan çevre yapısı ise bu duruma neden gösterilebilecek maddeler arasında sayılabilmektedir (Başbuğ ve Evlimoğlu, 2020: 140).

3.5.Sağlanan Teşvik ve Sübvansiyonlar

Sanayi ürünleri üreten ve bunun ihracatını gerçekleştirebilen ülkelerin, diğer ülkelere nazaran refah seviyesi yüksek olacağından dolayı, hükümetler sanayi ürünleri üreten firmalara doğrudan ve dolaylı olarak bir takım teşvik ve destekler sunmaktadır.

Özel sektöre yatırım teşviki, Ar-ge teşvikleri, gümrük muafiyetleri, vergi indirimi, muafiyeti ve iadesi söz edilen teşvik ve destekler olarak sıralanmaktadır (Karakurt, 2010: 147).

Türkiye’de de özellikle otomotiv sanayini ilgilendiren teşvik ve destekler incelendiğinde, ürün henüz üretilmeden dahi bile bir proje oluşturulup geliştirilmesinden, ürünün imal edilip satış aşamasına gelinceye dek her safhada hükümet tarafından teşviklerle desteklendiği görülmektedir (T.C. Cumhurbaşkanlığı Yatırım Ofisi, 2018: 18).

2016 yılında Ar-ge reform paketi dahilinde yapılan düzenlemeler ile bu alanda yapılan faaliyetlere uygulanan teşvik ve destekler genişletilmiş olup, bu sayede Ar-ge merkezi sayılarında artışlara imkân oluşturulmuştur. 5746 sayılı Araştırma ve Geliştirme Faaliyetlerinin Desteklenmesi Hakkında Kanun ile Ar-ge ve tasarım faaliyetlerine ilişkin yapılan harcamalar üzerinden yüzde 100 ilave Ar-ge ve tasarım indirimi, bu alanda çalışan personelin maaşları üzerinden hesaplanan vergi ve sosyal güvenlik kesintilerinde istisna ve bu alanda kullanılmak üzere ithal edilen ürünlerde gümrük vergisi istisnası gibi teşvikler sunulmuştur (T.C. Cumhurbaşkanlığı Yatırım Ofisi, 2018: 19).

Ayrıca bu mevzuat ile Ar-ge ve tasarım faaliyetleri ile ilgili projelerde laboratuvar, test çalışmaları, saha araştırmaları, görevli personelin bilimsel etkinlikler için dışarıda geçirdiği zaman dilimleri de teşvikler kapsamına alınmıştır. Diğer taraftan personelin yüksek lisans ve doktora eğitimlerinde geçirdiği süreler maaşları üzerinden hesaplanan gelir vergisinde teşvik kapsamında değerlendirilecek olup ikincil düzenleme ile de temel bilimlerde en az lisans derecesine sahip olup Ar-ge merkezinde istihdam edilen personele ödenen maaşın asgari ücretin brüt ücreti tutarı oranındaki kısmı iki yıl süre ile Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı’nın bütçesinden ödenecektir (T.C. Cumhurbaşkanlığı Yatırım Ofisi, 2018: 20).

Öte yandan 4691 sayılı Teknoloji Geliştirme Bölgeleri Uygulama Yönetmeliği’nde, Ar-ge ve tasarım faaliyetlerinden elde edilen kazançlara uygulanan istisna ve teşviklere yer verilmiştir. Elde edilen kazanç sonucu verilen kurumlar vergisinde istisna, personelin maaşı üzerinden hesaplanan vergi ve sosyal güvenlik kesintilerinde istisna, bu alanda kullanılmak üzere ithal edilen ürünlerde gümrük vergisinde istisna ve yazılım satışlarında uygulanan KDV istisnası bu kanun ile beraber düzenlenmiştir (T.C. Cumhurbaşkanlığı Yatırım Ofisi, 2018: 19).

Otomotiv sanayinde yapılan yatırımlara sağlanan destekler, yapılan yatırımın cinsine, yatırımın yapıldığı bölgeye göre değişiklik göstermekte olup daha önce bahsedildiği üzere vergide istisna gibi desteklerin yanında hibe desteği, alt yapı desteği, sermaye katkısı, kamu alım garantisi gibi desteklerle de yatırımların önünün açılmasına imkân oluşturulmaktadır (T.C. Cumhurbaşkanlığı Yatırım Ofisi, 2018: 30).

3.6.Sektör Üzerinden Alınan Vergiler

Ülkemizde bir motorlu taşıt alınırken, Katma Değer Vergisi ve Özel Tüketim Vergisi ödendiği gibi aynı zamanda motorlu taşıtın kullanıldığı süre boyunca da yılda iki taksitli olmak üzere Motorlu Taşıtlar Vergisi ödenmektedir. Ayrıca ülkemizde maliyeti yüksek bir gider olan akaryakıt harcamalarında, aracın bakımı için yapılan harcamalarda ve araç için temin edilen yedek parçalarda da Katma Değer Vergisi dolaylı yoldan ödenen bir vergi olarak motorlu taşıt kullanıcılarından tahsil edilmektedir.

Motorlu taşıt kullanıcısı bireylerden tahsil edilen Motorlu Taşıtlar Vergisi, niteliği itibariyle servet üzerinden alınan bir vergi olup kişinin serveti vergilendirilirken, Özel Tüketim Vergisi ve Katma Değer Vergisi harcamalar üzerinden alınan vergilerdir. Bu noktada Motorlu Taşıtlar Vergisi'nin amacı gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerde farklılık barındırmaktadır. Gelişmiş ülkeler Motorlu Taşıtlar Vergisi'ni çevreye verilen kirliliğin bir bedeli karşılığında, bu kirliliği azaltmak amacıyla tahsil ederken, gelişmekte olan ülkelerde Motorlu Taşıtlar Vergisi servet sahibi bireylerden, devlete bir gelir kaynağı yaratmak maksadıyla alınmaktadır. (Demir, 2013: 13-14).

AB ülkelerine bakıldığında motorlu taşıt satış vergileri yüzde 20 civarı iken Türkiye'de özellikle otomobil satışlarındaki vergi sistemi karmaşık ve vergi yükü aşırı yüksektir. Geçmiş yıllarda ortaya çıkan aşırı talep zamanlarında yükseltelen vergiler, talebin daraldığı dönemlerde ise aynen uygulanmaya devam ettirilmiştir (Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı, 2001: 48). Yüksek vergi oranları talep azaltıcı yönde etki doğurup, otomotiv sanayinin gelişmesinin önünde bir engel olarak ortaya çıkmaktadır.

4. TÜRK OTOMOTİV SANAYİNİN AVANTAJLARI VE SORUNLARI

Türk otomotiv sanayi, ülkenin jeopolitik konumundan dolayı otomotiv sanayi ürünlerinin üretiminde ve ihracatında müsait bir yapıya sahip olması, genç nüfus yoğunluğu sayesinde üretimde iş gücü faktöründe zorluk yaşanmaması ve talebi karşılayabilen bir yan sanayisinin mevcudiyeti bakımından çeşitli avantajlara sahiptir. Bunun yanında ithalata bağımlılık, yerli teknoloji üretememe, düşük kapasite kullanımı, ana ve yan sanayide iş birliğinin eksik olması ve yüksek vergi oranları gibi nedenler de Türk otomotiv sanayinin gelişiminin önünde karşılaşılan sorunlar olarak sektörün dezavantajlarını oluşturmaktadır.

4.1.Sektörün Avantajları

4.1.1. Talebi Karşılayabilen Yan Sanayi Avantajı

Otomotiv yan sanayinin çalışma alanı, lokomotif bir sektör olan otomotiv ana sanayine gerekli aksam ve parça tedarik etmektir. Otomotiv yan sanayi üreticisi kuruluş, ana sanayi üreticisi firmanın yan kuruluşu olabileceği gibi bağımsız bir kuruluş olarak da faaliyet gösterebilmektedir (NG Proje Grubu, 2016: 6).

Ülkemizde döviz kıtlığının yaşandığı 1980 öncesi dönemde, otomotiv sanayi ürünlerinin imalatında yerlilik oranının arttırılması, ithalatın azaltılması suretiyle ana sanayinin ihtiyaç duyduğu yan sanayi ürünlerinin yerli aksam ve parçalar ile karşılanmaya çalışılması ve de en temelinde döviz tasarrufu prensibi yan sanayinin desteklenmesindeki esas gaye olarak meydana gelmiştir. Belirlenen hedef doğrultusunda ve uygulanan politikalar neticesinde, otomotiv yan sanayi firmaları artmış ve özellikle de iç pazara yönelik bir üretim yapısı oluşturulmaya çalışılmıştır (www.tubitak.gov.tr, 12.03.2022).

1980 sonrası dönemde ise ülkemizde serbest ekonomi modeline geçilmesiyle birlikte, ithalattaki koruma oranları azaltılarak uluslararası ticaretin de gündeme gelmesiyle birlikte, rekabet edebilir bir yan sanayi için fiyat ve aynı zamanda kalitede yarış edebilir bir yan sanayiye uygun politikalar belirlenmiştir. 1980 sonrası dönemde otomotiv yan sanayi özel önem taşıyan sektörlerden sayılmış ve bu dönemden sonra ihracata yönelik yapı meydana getirmek istenmiştir (www.tubitak.gov.tr, 12.03.2022).

Türkiye’de otomotiv ana sanayinin gelişmesi beraberinde yan sanayinin gelişiminin önünü açmıştır. Türk otomotiv yan sanayi ürün çeşitliliğinin fazla olması yanında, yüksek standart ve yüksek kapasitede üretim ile motorlu taşıt kullanıcılarına aksam ve parça arzı sağlamaktadır. AB standartlarında üretim ile otomotiv sanayine ve beraberinde taşıt araç parklarına parça temini yapan yan sanayimiz, 10 milyar dolarlık ihracat ile dünya üzerindeki büyük firmalar için üretim yapmaya devam etmektedir. Türk otomotiv yan sanayi bir aracı meydana getiren tüm parçaları üretebilen ve bu parçaları Avrupa ülkeleri başta olmak üzere dünyanın çeşitli ülkelerine ihraç edebilen bir yapıya sahip olup, bilinen markaların parçalarını üretirken aynı zamanda da ürün geliştirmede de başarı sağlamaya başlamıştır (Uludağ İhracatçı Birlikleri Genel Sekreterliği Ar-Ge Şubesi, 2021: 1).

4.1.2. Ülkenin Coğrafi Konumunun Getirdiği Erişebilir Pazar Avantajı

Türkiye, Avrupa ile Asya arasında bir köprü görevi görmesi nedeniyle geçmişten bugüne jeopolitik önemini koruyan bir sınırlar ülkesi olarak adlandırılabilir. Etrafı üç ayrı denizle çevrili bir kıyı ülkesi olmasının yanında ABD, BDT, AB ve Orta Doğu’nun birleşim noktasıdır. Karadeniz ve Akdeniz arasındaki geçiş yoluna sahip olan ülkemiz, bu bölgedeki deniz trafiğini kendi kontrolü altında tutmaktadır. Dünya üzerinde aynı anda iki kıta üzerinde toprağa sahip dört ülkeden biri olan Türkiye, aynı zamanda da Afrika ile yakın etkileşim hâindedir. Bu bağlamda da Türkiye, coğrafyası ile dünya devletleri için özel bir öneme sahiptir (Alkar ve Atasoy, 2020: 23-24).

Türkiye bulunduğu coğrafya üzerinde otomotiv sanayine sahip olan tek ülke konumundadır. Özellikle 1990’lı yıllardan sonra yapısal değişiklikler ile standartları yüksek ve de aynı zamanda rekabet edebilir bir nitelik taşıyan Türk otomotiv sanayi, Türkiye ekonomisi için dikkate değer bir öneme sahip olmuştur. Ülke özelinde ise özellikle Marmara Bölgesi üretimin en yoğun olduğu konum olup, Avrupa’nın önde gelen kümelenme örneklerinden birini oluşturmaktadır (Yaşar, 2013: 781). 1990’lı yıllardan sonra bir takım çok uluslu otomotiv şirketleri, Türkiye’de yatırım kararı almıştır. Türkiye’nin Avrupa ülkelerine yakın olması dolayısıyla pazar kapasitesinin yüksek olması, nakliye masraflarının azalmasıyla kâr marjının yüksek olması ve ürünlerin ulaştırılmasında sorun yaşama riskinin en az seviyede kalması gibi maddeler bu yatırımların öncelikli sebeplerini oluşturmaktadır. Avrupa devletleri, 1980’lerde

Uzakdoğulu ülkelerin kendi pazarlarını istila etmelerinin önüne geçmek için getirdiği yüksek gümrük vergileri ve uyguladıkları kotalar bu devletlerin Türkiye'yi yeni yatırım bölgesi olarak seçmelerine vasıta olmuştur. Dolayısıyla Türkiye'nin Gümrük Birliği'ne üye olması ve otomotiv ürünlerinin üretim ve ihracatı için uygun coğrafi şartları barındırması yabancı yatırımcıların ülkemizde fabrikalar kurmasına olanak sağlamıştır (Yulu ve Doldur, 2019: 19).

4.1.3. Ülkede Genç Nüfusun Yoğun Olmasıyla Sağlanabilen İşgücü Avantajı

Türkiye'de, otomotiv sanayi ürünleri imalatında bir avantaj olarak görülecek diğer husus ise genç nüfusun fazlalığıdır. Üretim faktörlerinden biri olan işgücü, bazı ülkelerde nüfusun yaş dağılımından dolayı ihtiyaca karşılık vermede yetersiz kalsa da Türkiye genç nüfusu dolayısıyla, iş gücü faktörü bakımından zengin bir ülkedir. Dolayısıyla, özellikle nitelikli elemanın oldukça ihtiyaç duyulduğu otomotiv sektörü, yetiştirilmeye hazır mevcut potansiyel iş gücü sayesinde önemli bir avantajı elinde barındırmaktadır. Bu yönüyle ülkemiz, iş gücü faktörü bakımından eksiklik yaşayan ülkelere göre bir üstünlük elde ettiğinden dolayı, sadece kendi üretiminde bir avantaj sağlamakla kalmayıp aynı zamanda da yabancı yatırımcıların üretim için tercih ettiği bir ülke hâlini almaktadır. Nitekim ülkemiz, genç nüfusunu uygun eğitim politikaları ile desteklediği takdirde, nüfusunun dinamizme artı olarak iyi eğitilmiş beşeri sermayeyi de elinde bulundurmaya müsait bir yapıdadır.

4.2.Sektörün Sorunları

4.2.1. İthalata Bağımlılık Sorunu

Ülkemizde, toplam ithalat içerisindeki ithal ara mal oranı dörtte bir olup, buradan yerli üretimde ithal girdi payının oldukça yüksek olduğu anlaşılmaktadır. Geçtiğimiz on yıl içerisinde küreselleşmenin artmasının etkisiyle birlikte, bu durum küresel değer zincirine katılım olarak da yorumlanabilse de esas sebep üretimde kullanılacak girdilerin ülkemizde yeterli miktarlarda üretilmemesi ve yerli firmaların gereken beceri ve teknoloji geliştirme yeteneğinin kazanılması konusunda gerekli gayreti göstermemesidir. Özellikle fiyat ve kalite gibi unsurlarda ithal ara mal kullanımının çeşitli avantajlar sunması, ithalata bağımlılık gibi bir sorunu, zamanla ülke sanayinde kronik ve yapısal bir sorun hâline getirmiştir (Pelit ve Bozkurt, 2021: 104).

Türkiye’de, 1980 döneminde serbestleşmeye gidilip ihracata dayalı sanayileşme stratejisine geçilmesiyle, emek yoğun üretim ve ihracattan, sermaye yoğun üretim ve ihracat yapısına yönelim olmuştur. Bu durumun yanı sıra, otomotiv sanayi ürünlerinin üretiminin yüksek teknolojiye dayanıyor olmasından dolayı, sermaye malı ve ara mal konusunda bahsedildiği üzere ithalata bağımlılık gibi bir sorun meydana gelmiştir. Özellikle 1990 döneminden sonra yüksek teknolojiyle üretim dünya üzerinde sektörün belirgin bir özelliği hâlini almış ve ülkemiz yan sanayinde bu dönemden önce az sayıda firmanın yurt içinde üretimi talebi karşılıyorken söz konusu dönemden sonra aksam ve parçalar ülkede yatırım yapan firmaların yurt dışındaki ana merkezlerinden tedarik edilmeye, ülkemizde ise montajı yapılmaya başlanmıştır. Dolayısıyla günümüzde dahi ağır elektronik parçalar ve motorların ülke dışından temini sağlanırken, diğer aksam ve parçaların ise yurt içinde üretimi yapıldığından, üretim hacmimiz her geçen gün artmasına rağmen buna paralel olarak bağımlılığımız da giderek artmıştır (İnançlı ve Konak, 2011, 347-348).

Yatırım mallarının ve üretimde kullanılan ara malların ithal olarak kullanılmasında, fiyat ve kalite dışında etkili olan faktörler ise; döviz kurlarındaki değişimler, Uzak Doğu ülkelerinden çok daha uyguna temin etme fırsatı, yurt içinde üretim için mevcut imkânların bulunamaması, firmaların mülkiyet ve bunun yanında yönetim ile organizasyon yapıları olarak sıralanabilmektedir (Bayraç ve Doğan, 2018: 28).

4.2.2. Yerli Teknoloji Üretememe Sorunu

Daha önce bahsedildiği üzere ithalata bağımlılık sorunu Türk otomotiv sanayinin ana sorunlarından sayılmaktadır. İthalata bağımlılık sorunu ise, ulusal kaynak ve özellikle teknolojide yoksulluk sorunundan doğmaktadır. Teknoloji açısından yoksul bir ülkede, genel manada ülke ekonomisinin özel manada ise firmaların, ihtiyaç duyulan teknolojiyi ortaya çıkarmak için gerekli olan fiziki, beşeri ve de finansal kaynaklar bakımından donanımlı olmadığı anlaşılmaktadır. Yaşadığımız dönemde, sürekli biçimde gelişen ve değişen teknolojiyi izlemek için uygun politikalar takip edilmektedir. Teknoloji unsuru, firma bazında rekabet edebilme gücünü, ulusal anlamda ise ülke verimliliğini etkilediğinden dolayı, gelişmiş ve gelişmemiş ülke statüsünü belirleyen etkenler arasında sayılabilecek bir konumdadır (Bayraç ve Doğan, 2018: 24-25)

Öncelikli ve temel hedefi ülkenin teknoloji yeteneğini geliştirmek olan teknoloji politikaları, devletin müdahalesini gerektiren politikalarlardır. Teknolojide meydana gelebilecek olan gelişim, ülkenin içinde bulunduğu sosyal ve de ekonomik şartlar ile yakından ilişkilidir. Gelişmekte olan ülkelerin ithal ettikleri teknolojiyi kendilerine uyarlayabilmeleri için de belirli bir teknoloji geliştirme yeteneğinin edinilmiş olması gerekmektedir (Bayraç ve Doğan, 2018: 25-26). Türkiye gibi gelişmekte olan ülkelerde, teknoloji geliştirememenin birtakım çeşitli sebepleri bulunmaktadır. Beşeri sermayede eksiklik, uygun ve müsait yapıda kurumsal ve sosyolojik altyapının bulunmaması, uygun teknolojik altyapının olmaması, küresel bazda rekabete girebilecek kalifiyeli işgücünün ve kurumların yetersiz kalması ve en önemlisi uygun teknoloji politikalarının uygulanamayıp buna istinaden de uygun finansal teşviklerin sağlanamaması teknoloji geliştirme yeteneğinin kazanılamamasında belli başlı sebepler olarak sıralanabilmektedir (Karataş ve Bekmez, 2005: 113).

4.2.3. Ana ve Yan Sanayi Arasında Koordinasyon Eksikliği Sorunu

Türk otomotivinde güçlü bir yan sanayiden bahsedebilmek mümkündür. Nitekim bu avantajdan yola çıkarak ana ve yan sanayi arasındaki iş birliği ve koordinasyonun geliştirilmesi Türk otomotiv sektörünün rekabet edebilirliğini arttıracığı gibi, ülke ekonomisinin de olumlu etkilenmesini sağlayacaktır. Ana ve yan sanayi arasındaki ilişki analiz edildiğinde birtakım bulgular ortaya çıkmış olup, bu bulgular aşağıda sıralandığı gibidir (Görener ve Görener, 2008: 1225):

- Türk otomotivinde, gelişmiş ülke sanayilerine benzer olarak ana ve yan sanayi arasındaki iş birliği artmışsa da bu koordinasyon yeterli seviyeye ulaşamamıştır.
- Ana ve yan sanayi birlikte hareket ederek maliyet azaltıcı, verimlilik artışı ya da ürün geliştirme gibi alanlarda ortak faaliyetler göstermede yetersiz kalmıştır.
- Ana ve yan sanayi arasındaki ilişkileri düzenleyen sözleşmeler kısa vadeli olarak gerçekleşmektedir.
- Yan sanayi ürünlerinde hizmet veren firmaların, birden fazla ana sanayi üreticisi firmaya tedarik yapmasından kaynaklı olarak ana ve yan sanayi iş birliğinde sorunlar meydana gelmektedir.
- Ana sanayi ürünleri üreten firmalar, yan sanayi ürünlerini üreten firmayı seçerken eskiye nazaran daha az olsa da maliyet unsuruna göre hareket etmektedir.

4.2.4. Düşük Kapasite Kullanım Oranı Sorunu

Kapasite kullanım oranı, firmaların gerçekte fiili olarak meydana getirdiği üretim miktarının, fiziki olarak üretebilecekleri en yüksek üretim miktarına oranını göstermektedir. Diğer bir deyişle kapasite kullanım oranı, üretim faktörlerinin hangi oranda etkin kullanıldığının ölçüsünü ifade eder. Talebin arttığı zamanlarda firmalar kapasite kullanım oranlarını arttırırken, kriz dönemleri gibi zamanlarda talep azaldıkça kapasite kullanım oranları da azalmaktadır (Dineri ve Işık, 2021: 71).

Türkiye’de özellikle 1990’lı yılların başında motorlu kara taşıtları içerisinde otomobil talebinin her geçen yıl istikrarlı biçimde yüzde 25 seviyelerinde artışı hem ana sanayi hem de yan sanayide yatırımların artmasına zemin hazırlamıştır. Böylelikle kapasite artmış, kapasite artışının yanında rekabet edebilmek için de teknoloji geliştirme ve Ar-ge çalışmaları ile yeni model arayışları da devam etmiştir. Meydana gelen kapasite artışına rağmen, mevcut kapasitenin düşük oranda kullanılmasının en büyük sebeplerinden biri ise üretim maliyetlerinin yüksek olmasından kaynaklanmaktadır. Söz edildiği üzere, bu durum kendini özellikle de kriz dönemlerinde belli etmektedir. Ayrıca kapasite kullanım oranının düşük olması beraberinde bir takım mali yükler de getirmektedir. Bunların en başında pazarda büyümenin de kapasite kullanımını ile paralel olarak düşük düzeyde kalması ve yapılan yatırımlardan kaynaklı olarak satışlarda azalan kâr oranları söz edilen mali yükler olarak sıralanabilmektedir (T.C. Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı, 2020: 12).

Tablo 7: Türkiye’de 2015-2021 Aralığı Otomotiv Sanayinde Kapasite Kullanım Oranı

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
KKO %	79,84	83,94	86,33	83,96	80,12	71,39	73,79

Kaynak: TCMB, NACE Rev. 2, Kod 29, <https://www.tcmb.gov.tr/> (E.T: 06.05.2022)

Kapasite kullanım oranları, Merkez Bankası’nın İktisadi Yönelim Anketi’ne karşılık olarak verilen cevaplardan hazırlanıp yayımlanmaktadır (Dineri ve Işık, 2021: 71). TCMB’nin Motorlu kara taşıtı, treyler (römork), ve yarı treyler (yarı römork) imalatı

kapsamındaki yayımladığı verilerine göre kapasite kullanım oranları Tablo 7’de gösterildiği gibidir.

4.2.5. Yüksek Vergi Oranları Sorunu

Türkiye’de otomotiv sanayi ürünlerine olan talebin azalmasında, vergi oranlarının yüksek olması önemli bir neden olarak kabul edilmektedir. Yüksek vergi oranlarının talebi düşürmesi ise doğrudan sektörün gelişiminin önünü kesmektedir. Bahsedildiği üzere bir motorlu kara taşıtı alındığı esnada KDV ve ÖTV olmak üzere iki tür vergi ödenmektedir. Motor silindir hacmi 1600 cc ve altındaki taşıtlarda belirlenmiş olan ÖTV oranı yüzde 37 iken, motor silindir hacmi 1600 cc üstü taşıtlarda ÖTV oranı yüzde 84 olarak uygulanmaktadır. ÖTV’ye ilave olarak ise yüzde 18 oranında KDV de uygulanan bir diğer vergi türü olarak gündeme gelmektedir. Diğer Avrupa ülkeleri ile bir kıyas yapıldığı takdirde, ülkemizde otomotiv sanayi ürünleri üzerinden ortalamanın üstünde vergi tahsil edildiği dikkat çekmektedir. Ülkemizde, devletin motorlu kara taşıtları dolayısıyla elde ettiği ÖTV, genel olarak tüm ürünler bazında tahsil ettiği ÖTV’nin yüzde 26’sını kapsamaktadır (Pelit ve Bozkurt, 2021: 109-110).

5. TÜRK OTOMOTİV SANAYİNDE PİYASA YOĞUNLAŞMASI

Piyasa yoğunlaşması, firmaların mevcut piyasadaki davranışlarına yön veren bir kavram olduğundan dolayı oldukça önem arz etmektedir. Otomotiv sektörünün belirli sayıdaki firma tarafından yönlendirilmesinin çeşitli endekslerle ölçülmesi, sektördeki rekabet koşullarının da somut olarak ortaya koyulmasına imkân vermektedir.

5.1.Kavramsal Çerçeve

Bir endüstride, firmaların piyasayı kontrol edebilme gücünü ortaya koyan piyasa yoğunlaşması, pazardaki firma paylarının dağılımını ifade etmektedir. Endüstrideki firmaların çok sayıda olduğu ve kontrolün belli başlı firmalarda olmadığı durumlarda piyasa rekabetçi ve yoğunlaşmamış olarak kabul edilirken; az sayıda firmanın olduğu, dağılımın eşit olmadığı ve pazarın belirli firmalarca kontrol edildiği durumlarda ise rekabetçi olmayan ve yoğunlaşmış piyasa yapısından bahsedilmektedir (Karaçayır ve Çermikli, 2021: 1092).

Piyasa yoğunlaşması esas olarak bir endüstrideki ekonomik faaliyetlerin az sayıda belirli firma tarafından yönetiliyor olmasını ifade etmektedir. Bu firmalar aynı

zamanda toplam üretimin tümünü kontrol edebilecek bir büyüklüğe sahip olmaktadırlar. Mevzu bahis değerlendirmenin yapılabilmesi için iki değişken kullanılıyor olup biri direkt olarak firma sayısı iken, diğeri de firmaların pazar paylarının dağılımı bir başka değişle görelî büyüklüklerinin kıyaslamasıdır. Bahsedilen değişkenler, piyasadaki mevcut firmaların çıktısı ve bunun yanı sıra ürün fiyatlandırmalarındaki verecek oldukları kararları şekillendiren piyasa yapısının belirleyicisi konumundadır. Firma sayısı ve görelî büyüklük değişkenlerinin yanında günümüzde yoğunlaşma ölçülürken üretim, satış, istihdam, katma değer ve sabit varlıklar gibi değişkenler de kullanılmaktadır (İldırar ve Kırıl, 2018: 96).

Bir piyasada çok fazla sayıda alıcı ve satıcı olup, üretilen mallar birbirinden farklılık göstermiyor ise bu piyasa yapısı tam rekabetçi olarak adlandırılmaktadır. Piyasada tekelleşme ya da diğeri bir değişle çok fazla alıcı karşısında tek bir satıcı olduğunda ise bu piyasa yapısı monopol olarak adlandırılmaktadır. İki uç noktayı ifade eden monopol ve tam rekabet piyasaları günlük hayatta karşılaşması zor olan piyasa yapıları olarak sınıflandırılmaktadır. Monopol piyasasında rekabet olmadığından dolayı yoğunlaşma yüzde 100 iken tam rekabet piyasasında ise yoğunlaşma yüzde 0'dır. Monopol piyasadan farklı olarak tekelleşmenin olmadığı ve çok sayıda satıcı olmasına rağmen ürün farklılaştırılmasının söz konusu olduğu monopolcü rekabet piyasası ile iki veya ikiden fazla az sayıda satıcının piyasaya hâkim olduğu oligopolcü piyasa gerçek hayatta daha fazla karşılaşılabilir piyasa yapılarını ifade etmektedir. Dolayısıyla da yoğunlaşma esas olarak bu tip piyasalarda farklılık göstermektedir.

Piyasa yoğunlaşmasına etki eden faktörlere bakıldığında ise ölçek ekonomileri, teknoloji geliştirme ve Ar-ge çalışmaları, endüstriye giriş engelleri, firma birleşmeleri, mevcut piyasanın genişlemesi ve ekonomik büyüme, son olarak ise çeşitli finansal ve mali düzenlemeler sebep olarak gösterilebilmektedir. Üretim ölçeğinin artmasının uzun dönemde maliyetleri azaltması ve bu durumun sonucunda da verimliliğin yükselmesi, üretim ölçeğini arttıran firmaların piyasada yoğunlaşmasına imkân vermektedir. Bu firmaların fiyatlarını ortalama maliyetin üzerinde belirlemeleri ise piyasaya giriş çıkışları engellediğinden dolayı piyasa oligopol görünümünü almaktadır. Dolayısıyla da piyasadaki yoğunlaşma oranı değişmemektedir. Diğeri bir etken olarak firmaların rekabeti arttırmak suretiyle kâr oranlarını arttırmayı hedeflemeleri neticesinde firma birleşmesine gitmeleri de yoğunlaşmayı etkilemektedir. Vergi avantajı gibi finansal ve mali

düzenlemeler, her firmanın ekonomik büyümeye aynı oranda ayak uyduramaması ve yine benzer olarak her firmanın aynı oranda bir teknoloji birikimi yapamaması belli firmaların piyasada yoğunlaşmasına zemin hazırlamaktadır (Serel ve Akşehirli, 2020: 179-189).

5.2.Yoğunlaşma Endeskleri

Söz edildiği üzere iki uç noktayı temsil eden tam rekabet piyasası ve monopol piyasası gerçek hayatta rastlanması zor iki piyasayı ifade etmektedir. Bu iki piyasa türünün arasında kalan monopolcü rekabet ve oligopol piyasaları gerçek yaşamda daha fazla karşılaşılan piyasalardır. Mevzu bahis piyasa türlerindeki yoğunlaşmanın ölçülebilmesi ve piyasa yapılarının analiz edilebilmesi için birtakım endeksler geliştirmiştir (Kaynak ve Ari, 2011: 41).

Yoğunlaşmanın ölçülmesi hususunda karar birliğine varılmış temel bir yöntem söz konusu olmayıp, sıklıkla kullanılan endeks, endüstri içindeki en büyük “n” firmanın piyasa paylarının ölçümü diğer bir değişle N firma yoğunlaşma oranıdır. Kullanımı yaygın bir diğer metod olan Herfindahl-Hirschman yoğunlaşma endeksi ise piyasadaki mevcut tüm firmaların piyasa paylarını ölçüme dahil alan ve N firma yoğunlaşma oranına göre daha geniş kapsamlı bir endekstir. Entropi endeksi de tıpkı Herfindahl-Hirschman endeksi gibi tüm firmaların pazar paylarını dikkate almakta olup, birtakım kullanılan ayrıca diğer metodlar da bahsedileceği üzere bulunmaktadır (Kostakoğlu, 2015: 131-132).

5.2.1. N Firma Yoğunlaşma Oranı

N firma yoğunlaşma oranı, benzer nitelik taşıyan mal ve hizmet üreticisi firmaların oluşturduğu piyasanın, iki uç noktayı temsil eden tam rekabet ya da monopole ne derece yakın olduğunu tespit etmek amacıyla başvurulan ve iktisatçılar tarafından da en sık kullanılan yöntemdir. N firma yoğunlaşma oranı endüstrideki daha önceden belirlenen en büyük n firmanın piyasa toplam satışındaki payını ortaya çıkarmaktadır (Kaynak, 2016: 28)

N firma yoğunlaşma oranı CR_n ile temsil edilip, İngilizce karşılığı olan n firm concentration ratio kalıbının baş harflerinden oluşmaktadır. Genel ekseriyetle 4 ve 8 firma kullanılmakta olup CR_4 endüstrideki en büyük 4 firmanın piyasa paylarının

toplamını, CR_8 ise 8 firmanın piyasa paylarının toplamını ifade etmektedir (Kaynak, 2016: 56).

$$CR_n = \sum_{i=1}^n S_i ; i = 1,2,3, \dots, n \quad (8)$$

N firma yoğunlaşma oranı endeksinde, endüstride k adet firma olduğu varsayıldığı takdirde bu firmalar üretim, satış ve kapasite seviyesi gibi ölçütler baz alınarak büyükten küçüğe doğru sıralanmaktadır. Eğer CR_4 diğer bir değişle endüstrideki en büyük 4 firmanın piyasa payları toplamı hesaplanacak ise baz alınan ölçütlere istinaden yapılan sıralamadaki ilk 4 firma ölçümde kullanılmaktadır. Formül üzerindeki CR_n n sayıdaki firmanın yoğunlaşma oranını, n endeksi tanımlayan firma sayısını, S_i ise n sayıdaki firmadan oluşan seçilmiş firmalar arasındaki i'ninci firmanın piyasa payını temsil etmektedir (Tatlı, 2018: 71).

- $CR_n = 0$ ise piyasanın tam rekabetçi,
- $CR_n \leq 30$ ise yoğunlaşma oranının düşük ve piyasanın rekabetçi,
- $30 \leq CR_n \leq 50$ ise yoğunlaşma düzeyinin orta ve piyasanın monopolcü rekabet,
- $50 \leq CR_n \leq 70$ ise yoğunlaşma düzeyinin yüksek ve piyasanın oligopolcü,
- $CR_n \geq 70$ ise de yoğunlaşma düzeyinin yüksek ve piyasanın monopolcü olduğu kabul edilmektedir (Tatlı, 2018: 71).

N firma yoğunlaşma oranı, cebirsel açıdan kolay hesaplanabilen ve sıklıkla kullanılan bir endeks olmasına rağmen, yöntemin önemli iki sorunu bulunmaktadır. İlk sorun ölçüm yapılırken göreceli büyüklüğün dikkate alınmaması, diğer bir değişle aynı büyüklükteki firmalar ile farklı büyüklükteki firmaların birbirleriyle olan rekabet seviyelerinin farklı olmasından kaynaklanan piyasadaki rekabetin net olarak belirlenememesi sorunu; ikinci sorun ölçüme dahil edilmeyen firmaların pazar paylarının denklem dışı bırakılması suretiyle göz önünde bulundurulmaması sorunu olarak sıralanmaktadır (Önder ve Topatan, 2018: 35).

5.2.2. Herfindahl Hirschman Endeksi

N yoğunlaşma oranının, bahsedilen iki önemli sorunu içinde barındırması dolayısıyla bir diğer yoğunlaşma ölçümü yöntemi olan Herfindahl Hirschman endeksi de oldukça yaygın olarak kullanılmaktadır. HHI, endüstride yer alan tüm firmaların her birinin piyasa paylarının karelerinin toplanması suretiyle hesaplanmaktadır (Yaşar ve Gere, 2018: 180).

$$HHI = \sum_{i=1}^n S_i^2 ; i = 1,2,3, \dots, n \quad (2)$$

Herfindahl Hirschman endeksi 2 numaralı eşitlikteki gibi ölçülmekte olup HHI Herfindahl Hirschman endeksi değerini, S_i ise i 'nci firmanın pazar payını temsil etmektedir. Endeks 0 ile 10.000 arasında bir değere sahip olup, ortaya çıkan değer sonucu yoğunluk ve piyasa türü değerlendirilmektedir (Yaşar ve Gere, 2018: 180-181).

- HHI=0 olduğunda piyasanın tam rekabetçi,
- HHI<1.000 ise yoğunlaşma oranının düşük ve piyasanın yüksek rekabetçi,
- 1.000<HHI<1.800 ise yoğunlaşma oranının orta ve piyasanın orta rekabetçi
- 1.800<HHI<10.000 yoğunlaşma oranının yüksek ve piyasanın düşük rekabetçi olduğu kabul edilmektedir (Kaynak, 2016: 28).

HHI endeksi, hem endüstrideki faaliyet gösteren tüm firmaların piyasa paylarını hem de firma piyasa paylarının göreceli durumunu göz önünde bulundurmaktadır. Ölçüm yapılırken firma pazar paylarının karelerinin alınması, pazar payı daha yüksek olan firmaların temsil gücünü arttırmaktadır. Dolayısıyla HHI endeksi, N firma yoğunlaşma oranı endeksine nazaran daha bütüncül bir görünüm sunmakta; firmalar arasındaki büyüklük farklarını dikkate alması ve endüstrideki tüm firmaların piyasa paylarını ölçüme dahil etmekte olmasıyla da hassas bir ölçüm sonucunun ortaya çıkmasını sağlamaktadır (Yaşar ve Gere, 2018: 181).

5.2.3. Hannah ve Kay Endeksi

Hannah ve Kay endeksi, N firma yoğunlaşma endeksinin eksikliklerinden hareketle geliştirilmiştir. Söz konusu endekse göre, yoğunlaşma ölçümlenirken birtakım ilkelerin göz önünde bulundurulması gerekmektedir (Saridoğan, 2021: 72):

- i. Firma birleşmeleri yoğunlaşmayı arttırırken, piyasaya yeni giren küçük firmalar yoğunlaşmayı azaltmalıdır.
- ii. Tüketicilerin zevk ve tercihlerinde meydana gelen değişmeler yoğunlaşmayı azaltırken, firmaların büyümesi üzerinde etki edebilme gücü olan faktörler yoğunlaşmayı arttırmalıdır.
- iii. Eşitlik üzerindeki S_i parametresi piyasaya yeni giren bir firmanın Pazar payını temsil ediyorsa S_i 'nin endekse olan etkisi zaman geçtikçe azalmalıdır.

$$HKI(\alpha) = \left(\sum_{i=1}^n S_i^\alpha \right)^{1/1-\alpha} \quad (3)$$

Hannah ve Kay endeksi endüstriye yeni dâhil olan firmaların giriş ve çıkışlarının etkileri yanında, mevcut piyasadaki firmalar arası hasıla transferi ilkesi ile geliştirilen bir endekstir. Endekste temsili olarak α katsayısı kullanılmakta olup, bu katsayı esneklik göstergesi olarak kabul edilmektedir. Eşitlikteki α katsayısı yoğunlaşmanın ölçülenmesinin arzulandığı piyasaya yeni firma girdiğinde ya da çıktığında, piyasadaki yoğunlaşmada oluşan değişimi göstermektedir. Söz konusu katsayı küçüldükçe küçük firmaların, büyüdükçe de büyük firmaların endeks üzerindeki etkisi artmaktadır. Eşitlikte S_i parametresi firmaların piyasa payını temsil ederken, $\alpha > 0$ ve $\alpha \neq 1$ olarak kabul edilmektedir (Tatlı, 2018: 73).

Hannah ve Kay endeksini geliştiren yazarlara göre bir miktar belirsizlik yoğunlaşma kavramının özünden doğmaktadır. Dolayısıyla α iktisat veya diğer bilimlerin yoğunlaşma üzerindeki görüşlerini ifade edebilecek biçimde değiştirilme imkânı olan bir katsayıdır. Eşitlikteki α katsayısı sıfıra yaklaştıkça endeksin değeri de firma sayısına yaklaşırken, α katsayısı sonsuza yaklaşır büyüdükçe endeksin değeri piyasadaki en büyük firmanın payının tersine eşit olmaktadır. Söz edildiği üzere α katsayısı küçüldükçe küçük firmaların ve büyüdükçe de büyük firmaların endeks üzerindeki etkisi artmakta olup, α katsayısı sabitken endeks üzerindeki değerin artması yoğunlaşmanın azaldığını tersi durumda ise arttığını ifade etmektedir (Saridoğan, 2021: 73).

5.2.4. Entropi Endeksi

Entropi ölçümü, piyasadaki mevcut firmaların pazar payları ile ilgili olan belirsizliklerin bir ölçüsü olarak baz alınmaktadır. Bu ölçümde, piyasada hâlihazırda var olan tüm firmalar analize dâhil edilip, bu firmaların pazar payları ile pazar paylarının logaritmaları çarpılmaktadır (Saridoğan, 2021: 72).

$$E = - \sum_{i=1}^n S_i \log S_i \quad (4)$$

Entropi endeksi, piyasada var olan tüm firmaları analize katması ve logaritmik değerlere göre ölçüm yapması ile etkin bir yöntem olarak kabul edilebilmektedir. Endüstrideki firmaların piyasa paylarındaki eşitsizlik artarken endeks değeri küçülmektedir. Endeks, 0 ile $\log n$ arasında bir değer almakta ve endeksin 0'a eşit olması piyasada bir firmanın olduğunu, $\log n$ 'e eşit olması ise eş büyüklüğe sahip firmaların olduğunu ifade etmektedir. Diğer bir deyişle endeksin değeri sıfıra yaklaştıkça monopol piyasadandan ve yüksek yoğunlaşmadan söz edilebilirken, sıfırdan uzaklaştıkça ve eşit piyasa paylarından ve düşük yoğunlaşmadan söz edilmektedir (Tatlı, 2018: 73).

5.2.5. Hall-Tideman ve Rosenbluth Endeksleri

Piyasa yoğunlaşma endekslerinden olan Hall-Tideman ve Rosenbluth endeksleri birbirlerine benzer nitelikler taşımakta olup, bu endeksler piyasadaki mutlak firma sayılarının önemine vurgu yapmaktadırlar. Piyasaya girişlerin piyasadaki firma sayıları ile ilgili olduğu görüşlerinden dolayı, söz konusu iki endeks benzerlik göstermektedirler. Bu endekslere göre piyasada fazla sayıda küçük firma var ise bu piyasaya girişler kolay, piyasada az sayıda büyük firma var ise piyasaya girişler zor kabul edilmektedir (İldırar ve Kırıl, 2018: 102)

$$HTI, RI = 1 / (2 \sum_{i=1}^n i S_i - 1) \quad (5)$$

S_i i'ninci firmanın piyasa payını, n firma sayısını göstermektedir. Hall-Tideman endeksinde, büyükten küçüğe sıralama yapıldığından dolayı, i çıktı bakımından en büyük paya sahip firmayı temsil ederken, Rosenbluth endeksinde küçükten büyüğe sıralama

yapıldığı için i pazar payı küçük olan firmayı temsil etmektedir. Her iki endeks de 0 ile 1 arasında değerler almakta olup, bu değer 1'e yaklaştıkça yoğunlaşma artarken, 0'a yaklaştığında azalmaktadır (Yılmaz ve Akkaya, 2020: 258).

5.2.6. Horvath Kapsamlı Yoğunlaşma Endeksi

Kapsamlı yoğunlaşma endeksi ya da diğer adıyla Horvath endeksi de bir diğer yoğunlaşma endeksi olarak sıkça kullanılmaktadır. Kapsamlı yoğunlaşma endeksi endüstride yer alan büyük firmaların piyasaya etkilerinin daha fazla göz önünde bulundurulması maksadıyla geliştirilmiştir. Horvath endeksi endüstride piyasa payı en büyük olan firmanın piyasa payına, harici diğer firmaların ağırlıklı katsayıları çarpımıyla bulunmuş paylarının karelerinin eklenmesiyle ölçülmektedir (Yaşar ve Kiracı, 2018: 735).

Dolayısıyla Horvath endeksi, diğer endekslerde piyasa payının endeks üzerinde eşit hesaplanmasına yapılan eleştiriler sonucu geliştirilmiş bir endeks olarak yoğunlaşma ölçümlerinde kullanılmaktadır. S_i i 'nci firmanın Pazar payını, S_1 n firma içinde en büyük payına sahip firmayı temsil etmektedir. Endüstri içinde piyasa payı en büyük olan firma, diğer firmaların piyasa paylarının kareleri toplamı içerisinde öne çıkmaktadır. Kapsamlı yoğunlaşma endeksi 0 ile 1 arasında değer almakta olup, değer 0'yaklaştıkça piyasanın tam rekabete ve 1'e yaklaştıkça monopole yakın olduğu sonucuna varılmaktadır (İldırar ve Kırıl, 2018: 103).

$$CCI = S_1 + \sum_{i=2}^n (S_i)^2 (2 - S_i) \quad (6)$$

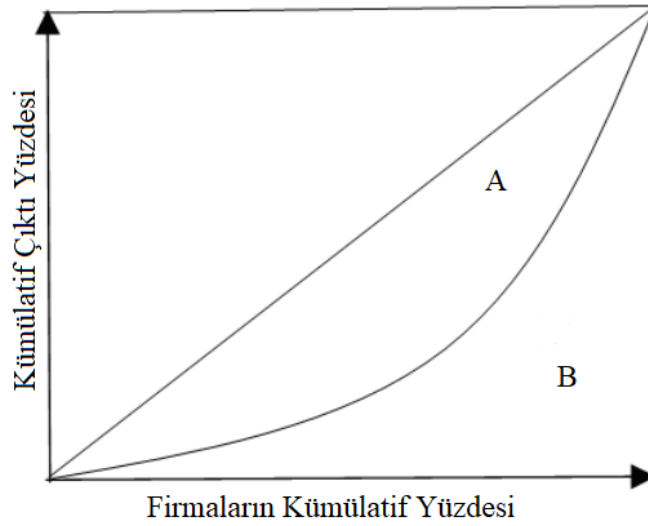
5.2.7. Gini Katsayısı ve Lorenz Eğrisi

Gini katsayısı, esasında bir dağılımdaki eşitsizliği ölçmek maksadıyla kullanılmakta olup, katsayı 0 ile 1 arasında değerler almaktadır. Değer 0 ise tam eşitlik ve 1 ise tam eşitsizlik söz konusu olmaktadır. Piyasadaki yoğunlaşmayı ölçmek için kullanılan Gini katsayısı, Lorenz eğrisinden türetilmektedir (Saridoğan, 2021: 73). Lorenz eğrisi ise bir endüstrideki piyasa yoğunlaşma derecesinin grafiksel biçimde gösterilmesi ve firmaların piyasa paylarının dağılımındaki eşitsizliğin ortaya çıkarılması maksadıyla kullanılmaktadır. Yöntemde piyasa paylarındaki tam eşitliği yani tam rekabet

piyasaını temsil eden 45 derecelik doğru ve de yoğunlaşma seviyesini gösteren Lorenz eğrisi bulunmaktadır. Tekelleşmenin söz konusu olduğu monopol piyasasında ise Lorenz eğrisi dikey ve yatay eksnelere paralel olmaktadır (İldırar ve Kıral, 2018: 100).

Lorenz eğrisi ve Gini katsayısı ilişkisinin grafiksel biçimde gösterildiği Şekil 1’de, Lorenz eğrisi belirli bir piyasa için kullanılmaktadır. Grafikte, firmalar mevcut piyasadaki firma sayısının yüzdesi olacak şekilde küçükten büyüğe doğru kümelenmekte ve Lorenz eğrisi de kümülatif çıktı yüzdesine göre değişmektedir. Sonuç olarak da Lorenz eğrisi 45 derecelik doğrudan ne kadar saparsa, piyasadaki firmaların büyüklükleri arasındaki eşitsizlik de o kadar fazla olduğu anlamı çıkartılmaktadır (Saridoğan, 2021: 73).

Şekil 1: Lorenz Eğrisinden Gini Katsayısının Türetilmesi



Gini katsayısı, Lorenz eğrisinden yola çıkarak türetilen sayısal bir değer olup, Lorenz eğrisi ile 45 derecelik doğru arasında kalan alan (A), ile doğrunun altında kalan alanı (A+B) belirlemek suretiyle Lorenz eğrisinin eğim ve konumunu ifade etmektedir. Bu yöntem ile hesaplamının düzensiz geometrik şekiller ile yapılmasının zorluklarından dolayı sonraları farklı bir Gini katsayısı hesaplaması geliştirilmiştir (İldırar ve Kıral, 2018: 101).

Gini katsayısının ölçümü ise 7 numaralı denklemde gösterilmektedir (Saridoğan, 2021: 74).

$$G = \left(\frac{\sum_{n=1}^N \sum_{i=1}^n X_i}{0.5(N+1) \sum_{i=1}^N X_i} \right) - 1 \quad (7)$$

Eşitlikte X_i firmalar azalan büyüklüklerine göre sıralandığında i 'nci firmanın büyüklüğünü, n firma sayısını, N ise küçükten büyüğe sıralanan firmaları temsil etmektedir.

Literatür taraması sonucu, Türkiye'de yapılmış bazı çalışmalar sektör, kullanılan yöntem ve elde edilen bulgulara göre Tablo 8'de sunulmaktadır. Tablo 8 ışığında geçmişten günümüze çeşitli sektörlerde ve çeşitli yöntemler aracılığıyla piyasa yoğunlaşma oranı ölçüldüğü görülmekte olup, otomotiv sektöründe piyasa yoğunlaşmasının ölçümlendiği iki adet çalışmaya rastlanmıştır.

Tablo 8: Çeşitli Sektörler Kapsamında Yoğunlaşmanın Analiz Edildiği Bazı Ampirik Çalışmalar

Yazar(lar)	Sektör	Bulgular	Yöntem
Aktaş ve Yurdakul (2001)	Un Sanayi Sektörü	Çalışmada, Türkiye'de 1985-1997 yılları arası verileri kullanılarak un sanayi sektöründeki yoğunlaşma oranı incelenmiş ve genel olarak artış göstermekle birlikte, düşük yoğunlaşma oranının diğer bir değişle, çalışılabilir bir rekabet oranının olduğu gözlemlenmiştir.	CR, HHI
Polat (2007)	Çimento Sektörü	Çalışmada, Türkiye'de 2001-2005 yılları arası verileri kullanılarak çimento sektörü yoğunlaşma oranı incelenmiştir. Piyasanın, N firma yoğunlaşma oranı analizine göre monopolcü rekabet ile oligopol piyasası sınırında ve zayıf bir oligopol etkisinde olduğu gözlemlenirken, HHI analizine göre daha rekabetçi bir yapıda olduğu tespit edilmiştir.	CR, HHI

Kösekahyaoğlu (2007)	Dış Ticaret Ürün/Ülke	Çalışmada, 1980-2005 yılları arası verileri kullanılarak Türkiye'nin dış ticaretindeki ürün ve ülke yoğunlaşma oranı incelenmiştir. Ürün çeşitlenmesi açısından olumlu sonuçlar tespit edilirken, ihracat ve ithalat yapısına ülkelerden üç ülkenin toplam ticarete yüzde 30 paya sahip olduğu gözlemlenmiştir.	G, HHI
Durukan ve Hamurcu (2009)	Mobil İletişim Sektörü	Çalışmada, 2002-2007 verileri kullanılarak, Türkiye ve Orta Asya Cumhuriyetlerindeki beş ülkenin mobil iletişim sektöründeki piyasa yoğunlaşması incelenmiş ve karşılaştırılmıştır. Bu ülkelerden Türkiye, Kazakistan, Kırgızistan, Türkmenistan'ın rekabet oranı düşük ve aşırı yoğunlaşmış oligopol piyasa yapısının; Tacikistan ve Özbekistan'ın orta derecede yoğunlaşmış oligopol piyasa yapısının olduğu sonucuna ulaşılmıştır.	HHI
Yıldız (2012)	Mobil İletişim ve Genişbant İnternet Hizmetleri Sektörü	Çalışmada, Türkiye'de 2004-2010 yılları arası verileri kullanılarak mobil iletişim ve genişbant internet hizmetleri sektörlerindeki yoğunlaşma oranları incelenmiştir. Türkiye'de mobil telekomünikasyon sektöründe aşırı yoğunlaşmış oligopol piyasa yapısı gözlemlenirken, rekabet düzeyinin az da olsa artış gösterdiği tespit edilmiştir. Geniş bant internet hizmetlerinde ise rekabet düzeyinin düşük olduğu ve yoğunlaşmış bir oligopol piyasası gözlemlenmiştir.	HHI
Kostakoğlu (2015)	İnternet Servis Sağlayıcılar ¹ Sektörü	Çalışmada, Türkiye'de 2011-2014 yılları arası verileri kullanılarak internet servis sağlayıcıları piyasa yoğunlaşma oranı incelenmiştir. Elde edilen bulgular sonucu piyasada yüksek bir yoğunlaşma ve düşük rekabet olduğu tespit edilmiş ancak uzun vadede daha rekabetçi bir yapıya gidildiği öngörülmüştür.	CR, HHI, E
Sarıbaş ve Tekiner (2015)	Sivil Havacılık Sektörü	Çalışmada, Türkiye'de 2011-2013 verileri kullanılarak sivil havacılık sektörü piyasa yoğunlaşma oranı incelenmiştir. Edinilen bulgularla yoğunlaşma oranının yüksek ve oligopol piyasa yapısının olduğu sonucuna varılmıştır.	CR, HHI

Önder (2016)	Bisküvi, Çikolata ve Şekerli Mamüller Sektörü	Çalışmada, Türkiye’de 1997-2014 yılları arası verileri kullanılarak bisküvi, çikolatalı ve şekerlemeli mamuller piyasasında yoğunlaşma oranı incelenmiştir. Edinilen bulgulara göre piyasanın monopolcü rekabet ile oligopol piyasa yapısı arasında yer aldığı gözlemlenmiştir.	CR, HHI, E, RI
Yaşar, Kiracı, Kayhan ve Ustaömer (2017)	İç Hat Hava Taşımacılığı Sektörü	Çalışmada, Türkiye’de 2012-2015 yılları arası verileri kullanılarak havacılık piyasası yoğunlaşma oranı incelenmiştir. Edinilen bulgular ile piyasanın rekabetçi yapıdan uzak ve yoğunlaşma oranının yüksek olduğu sonucuna varılmıştır.	CR, HHI
Ildırar ve Kıral (2018)	Otomotiv Sektörü	Çalışmada Türkiye’de 2004-2017 yılları arası binek otomobil ve hafif ticari araç satış verileri kullanılarak piyasa yoğunlaşma oranı incelenmiştir. CR ₄ analizine göre yerli binek otomobil ve yerli hafif ticari piyasasında yoğunlaşma oranı yüksekken, ithal binek otomobil ve ithal hafif ticari araç piyasasında yoğunlaşmanın nispeten daha düşük olup, rekabet seviyesinin daha yüksek olduğu sonucuna varılmıştır. CR ₈ analizine göre, yerli hafif ticari araç piyasası firma sayısının az olması dolayısıyla yüksek yoğunlaşma oranına sahip bir piyasa iken, ithal hafif ticari araç piyasasında ilgili dönem aralığında yoğunlaşma oranında azalma eğilimi olsa da dönemin son yıllarına doğru tekrar yoğunlaşmanın tekrar arttığı gözlemlenmiştir. HHI analizine göre ise yerli binek otomobil ve yerli hafif ticari araç piyasasının tekeli rekabete yakın bir piyasa olduğu ithal binek ve ithal hafif ticari araç piyasasında nispeten daha rekabetçi bir yapının varlığı tespit edilmiştir.	CR, HHI
Tatlı (2018)	Beyaz Eşya Sektörü	Çalışmada, Türkiye’de 2005-2015 yılları arası verileri kullanılarak beyaz eşya sektörü piyasa yoğunlaşma oranı incelenmiştir. Edinilen bulgular sonucu yoğunlaşma oranının oldukça yüksek olduğu oligopole yakın rekabet düzeyi saptanmıştır.	CR, HHI, E, HTI-RI, HKI, G

Ediz ve Önder (2019)	İçecek İmalatı Sektörü	Çalışmada, Türkiye’de 2006-2016 yılları arası net satış rakamları verileri kullanılarak içecek imalatı sektörü piyasa yoğunlaşma oranı incelenmiştir. Edinilen sonuçlar doğrultusunda da Türkiye’de içecek sektörünün oligopolistik piyasa yapısına sahip olduğu tespit edilmiştir.	CR, HHI, E, HTI-RI, CCI
Sarıdoğan (2021)	Bilişim Sektörü	Çalışmada, Türkiye’de 2003-2019 yılları arası net satış rakamları verileri kullanılarak bilişim sektörü piyasa yoğunlaşma oranı incelenmiştir. Yapılan analizler sonucunda ise piyasanın orta derecede yoğunlaştığı ve monopolcü rekabet piyasası özellikleri taşıdığı gözlemlenmiştir.	CR, HHI, E, HKI, G

İKİNCİ BÖLÜM

GÜNEY KORE OTOMOTİV SANAYİNİN GELİŞİM SÜRECİ VE MEVCUT DURUMU

1. GÜNEY KORE OTOMOTİV SANAYİ TARİHİ

1.1.Güney Kore’de 1960 Öncesi Dönem

M.Ö 2333 yılında krallık ile kurulan Kore, M.S 20. Yüzyıla kadar varlığını sürdürmüş ve çeşitli kez Çin ve Japon müdahaleleri ile karşılaşmıştır. Japon-Rus Savaşı’nın Japonya galibiyeti ile sonlanması sonucu, 1910 yılında Kore’de Japon hakimiyeti başlamış ve bu hakimiyet Japonya’nın İkinci Dünya Savaşı’ndan mağlup çıktığı 1945 yılına dek sürmüştür. İngiltere, ABD ve Sovyet Rusya’nın katılımı ile 1945’de gerçekleşen Yalta Konferansı sonucu Kore, ABD etkisi altında olan güney ve SSCB etkisi altında olan kuzey olarak ikiye bölünmüştür. 1947’de Birleşmiş Milletler’in hem güneyde hem de kuzeyde seçim yapılması ve tek bir hükümet kurulması yönünde aldığı karara karşın, SSCB’nin tutumu neticesi seçim yalnızca güneyde yapılabilmiş ve 15 Ağustos 1948 yılında Kore Cumhuriyeti resmi olarak kurulmuştur. 9 Eylül 1948 yılında ise kuzeyde Kore Demokratik Halk Cumhuriyeti kurulmuş ve 1950 yılında da güney istila edilmiştir. Birleşmiş Milletler’in müdahalesi neticesinde 1953 yılında bir ateşkes imzalanmış ve iki ülke arası sınır çizgisi belirlenmiştir (Aytekin, 2015: 68).

Nitekim, Japonya tarafından 1910 ve 1945 yılları arasında işgal ve sömürge altında olan Kore yarımadası, 1950 ve 1953 yılları arasında da kuzey ve güney savaşı yaşamış, bu savaşla birlikte ağır ekonomik ve sosyal tahribat almıştır. Kore, kuzey ve güney olarak bölünmüş, Güney Kore o dönemde dünyanın en yoksul sayılan ülkelerden biri hâlini almıştır.

Kore’nin Japon sömürsü altında olduğu süre zarfında, Kore yarımadasında küçük ölçekli işletmeler haricinde herhangi bir sanayileşme adımı atılamamıştır. Japon sömürgesinin bittiği 1945 yılının ardından Kore bağımsızlığını kazanmış ve bazı küçük ekonomik istikrar tedbirleri uygulamaya konulmuşsa da, bu kez de Kore yarımadasında yaşanan kargaşa ve bölünme sürecinden sonra bahsedildiği üzere Güney Kore fakir bir ülke olarak varlığını sürdürmeye çalışmıştır. Savaşın etkisiyle kalifiyeli insan gücü zarar

görmüş, doğal kaynakların büyük bir çoğunluğu da kuzey tarafında kalmıştır (Hava, 2021: 2178).

Güney Kore’de ekonomik alanda yaşanan ilk gelişme, 1950’li yıllarda ithal ikameci sanayileşme stratejisinin benimsenmesi ile gerçekleşmiştir. Ülke sanayicileri, dış ülkeler tehdidine karşı gümrük duvarları ile korunmuş ve gümrük tarifeleri, kota ve yasaklar, ithalat yasaklamaları, döviz kuru politikaları gibi tedbirlerle ilk başta hafif sanayi dalları oluşturulmaya ve güçlendirilmeye çalışılmıştır. 1950’li yıllarda ayrıca IMF destekli bir de istikrar programı uygulanmaya başlanmış fakat söz konusu istikrar programı dışa açık bir ekonomi stratejisi öngörmesine rağmen Güney Kore’de 1960’lı yılların başına kadar dış ticarete kapalı bir ekonomi ve ithal ikameci sanayileşme stratejisi sürdürülmüştür (Hava, 2021: 2178).

Kore Cumhuriyeti’nin resmi kuruluşu 1948 yılından 1960 yılı dönemine kadarki geçen sürede olumlu denilebilecek bir ekonomik büyüme veya iyi yürütülen bir dış ticaret stratejisi olmadığı için savaşın ekonomiye verdiği tahribatın iyileşme süreci yavaş biçimde ilerlemiştir. Kore’nin, ilgili dönem aralığında temel politikalarını başta ABD olmak üzere aldığı dış yardımlar, aşırı değerli döviz kuru politikası uygulaması, ithal ikameci sanayileşme stratejisi ve bunların yanında en önemlisi eğitime yapılan yatırım harcamaları oluşturmaktadır. Ülke, 1948 yılından 1960’lı yılların başına kadar, Syngman Rhee liderliğinde yönetilmiş olup, ekonomik anlamda yeterli sayıda yenilik olmamıştır. Ülke özellikle ABD’den aldığı finansal destekle genel ekseriyetle dışarıya bağımlı şekilde kalmıştır. Bu dönemde yapılan en büyük yenilik, getirilen toprak reformu ile toprak sahiplerinin egemenliklerinin son bulması, sınıfsal farklılıklar ile gelir eşitsizliğinin nispeten ortadan kalkmasıdır. Bu dönemde kapitalist sisteme doğru bir yönelim yaşanmıştır (Çakmak, 2015: 188 ; Çakmak, 2016: 153).

Kore’nin 1960 öncesi dönemi otomotiv sektöründeki gelişmelerine bakıldığında ise Japon işgali altında olduğu dönemde yurt içindeki otomobil ihtiyacını Japonya’dan ithalat yapma yoluyla karşıladığı görülmektedir. İkinci Dünya Savaşı’nın başlamasıyla birlikte, Japonya’nın da askeri araç için parça ihtiyacı arttığından dolayı bazı otomobil parçalarını Kore’de üretmeye başlamıştır. Büyük çoğunluğu Japonlara ait olan üretim firmalarından bazıları ise direkt olarak Toyota, Isuzu ve Nissan’ın bakım ve onarım atölyesi olarak faaliyet göstermiştir. Burada üretilen parçalar Mançurya ve Kuzey Çin’e

satıldığından dolayı Kore işgal altında olduğu dönem boyunca Japon otomobillerinin pazarı, Mançurya ve Kuzey Çin'in de tedarikçisi olma görevini üstlenmiştir. İşgalden kurtulduktan sonraki dönemde ise Japon tesis ve atölyelerinde üretim yapan işçi ve teknisyenler otomobil parçaları üretmeye başlamıştır. Kore savaşında askeri araç parça talebinin artması, savaşın ardından bu araçların sivil araç şekline dönüştürülmesiyle yine parça talebinin artması, parça üretim hızını giderek arttırmıştır. Bir parça üreticisi olan Shibal Otomobil şirketi, 1955 yılında Kore'nin ilk otomobil montajını gerçekleştirmiştir. Söz konusu otomobil, üretici şirketin ismi ile anılmış ve eski ABD ordusunun askeri araç parçaları ile şirketin kendi ürettiği parçalardan bir araya gelmiştir (Hussen, 2019: 10-11).

1.2.1960-1980 Dönemi Gelişmeleri ve Uygulanan Politikalar

Ülkede, 1961 yılında askeri darbe olmuş ve Park Chung Hee yönetime geçmiştir. Park döneminde, siyasi ve de ekonomik kalkınmanın yönetsel sürecinde birtakım değişikliklere gidilmiştir. Park liderliği süresince ülkenin sanayileşme ile kalkınmasını, sanayileşmenin ise hafif sanayi ürünlerinde ihracat odaklı olmasını hedeflemiştir (Çakmak, 2016: 154).

Güney Kore'de 1962 yılı itibari ile planlı ekonomik kalkınma modeli uygulanmaya başlanmıştır. Birinci Ekonomik Kalkınma Planı (1962-1966) dahilinde, ihracata dayalı ekonomik büyüme merkeze alınmış ve ilgili hedef doğrultusunda da özel sektörle iş birliği içinde, her iki tarafın da kazanmasına olanak sağlayan bir ekonomik sistem oluşturmak arzulanmıştır. Ulusal para birimi Won'un değeri düşürülmüş ve faizler arttırılmıştır. Böylelikle, yabancı yatırımlar ülkeye çekilmiş, aynı zamanlı olarak büyük chaebol adı verilen aile şirketlerine de devlet destekli krediler sunulmuştur. Faizlerin artması tasarruf oranlarını arttırdığı gibi enflasyonu da engellemiş, tasarrufların artması ise banka mevduatlarını arttırmıştır. Faizlerin artmasının olumsuz sonuçları ise kredi geri dönüşlerinin zorlaşması ve ulusal paranın değerinin düşmesi ile iç maliyet girdilerinin artması olarak kendini göstermiştir. Bu durum ise iç mali yapıyı sarmışsa da yaşanan olumsuzluklara çözüm olarak hükümet teşvik paketleri geliştirmiş ve ihracat dolayısıyla alınan vergileri neredeyse sıfıra yaklaştırmıştır. Mevcut durumun yansıması olarak ise şirketler ihracata yönelmiş ve ihracata dayalı büyüme gerçekleşmeye başlamıştır (İstikbal, 2017: 122).

Güney Kore’de modern otomotiv sanayi, 1962 yılında çıkartılan Otomotiv Sanayi Teşvik Yasası ile başlamıştır. Bu yasa ile otomobil ithalatı yasaklanmış, otomotiv sanayi hükümet tarafından sübvans edilen fonlar, vergi düzenlemeleri ve ihracatı teşvik edici kredilerle desteklenmiştir. Dolayısıyla Güney Kore’de üretilen arabalar, yurtdışı pazarında o ülkenin kendi pazarının yarısı fiyatında satılma imkânı bulmuştur. Bu yasa aynı zamanda arabaların direkt kendilerinin ithalatını yasaklarken, parçalarına ise ithalatta uygulanan gümrük tarifelerinden muafiyet getirmiştir (Dolanay ve Oğuztürk, 2018: 122).

Otomobil Sanayi Teşvik Yasası ile birlikte bir yerel firma olan Saenera hükümet tarafından desteklenmiş ve Japon arabalarının üretilmesi için aynı yıl bir montaj tesisi kurulmuştur. Dolayısıyla Güney Kore’de otomobil sanayinin kuruluşu bu adım ile gerçekleşmiştir denilebilmektedir. Japonların Nissan marka üretici firmasından gelen teknik yardım ve parçalar ile Güney Kore’de kurulan montaj tesisi, sonraları Daewoo Motor ismini almıştır (Dolanay ve Oğuztürk, 2018: 123).

Otomobil Sanayi Teşvik Yasası ile otomobil ithalatını yasaklayan fakat parça ithalatında gümrük tarifesi uygulamayan Güney Kore hükümeti, yurt içinde otomobil parça üreticisi firmaları teşvik etmek ve ithal parça bağımlılığını azaltmak amacıyla yurt içi katkı payı kuralını getirmiştir. Dolayısıyla devlet, 1966 yılında getirilen bu politika uygulaması ile otomobil parçası üreticilerine sübvansiyon tahsis etme ve yerli firmaların yabancı firmalarla iş birliğini teşvike etme kararlarını almıştır. Bu politika aracılığıyla da Hyundai, Asia ve Kia şirketleri de otomobil montaj üretiminde yer almışlardır (Hussen, 2019: 11).

Güney Kore Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1962-1966) ile istihdamın artırılması, dış borçların ödenebilmesi ve bunun için de ihracatın artırılmasını ve de en nihayetinde yerli sanayinin ülkenin kendi ihtiyacını karşılayabilecek seviyede ve ihracata dayalı sanayileşme ile gelişimini hedef olarak belirlerken, İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1967-1971) ile demir çelik, makine imalatı ve kimya sanayinde ithal ikameci sanayileşmeyi ve diğer alanlarda birinci plan paralelinde ihracata dayalı sanayileşmeyi, birinci plan ile belirlenen ve yarım kalan projelerin tamamlanmasını, devletin kontrolü altında yabancı sermaye girişini ve de kırsal kesim için bir modernizasyonu hedeflemiştir (Aytekin, 2015: 69). Hükümetin bu dönemde hafif sanayi mallarından ağır ve kimya

sanayi mallarına yönelişinin sebebi, diğer ülkelerin özellikle de ABD'nin etkisi alından kurtulup, ekonomik bağımsızlık kazanmayı hedeflemesidir.

Güney Kore hükümeti, sürdürülebilir bir kalkınma ve rekabet edebilir bir sanayi için piyasa mekanizmasının tek başına başarılı olmayacağına kanaat getirmiş ve planlamacı bir kalkınma stratejisini benimsemiştir. Bu sebeple de öncelikli sektörler belirlenerek gerek teknik gerekse finansal ve idari açıdan seçilen öncelikli sektörlerin desteklenmesi kararlaştırılmıştır. Devlet iç piyasada kontroller ile denetim sağlamış, banka sistemi üzerinden ise kaynak tahsisini ülke planlarına uygun şekilde yapmıştır. İç piyasanın hükümet tarafından korunması ve denetlenmesi sonucu rekabet gücü kazanan firmalar en nihayetinde de ihracata yöneltilmiştir. Devlet, özel sektör ve bankalar bu dönemde sistematik bir biçimde Güney Kore'nin kalkınmasında rol almıştır (Eşiyok, 2010: 333).

Güney Kore'nin ilk otomobil firması, 1944 yılında çelik boru ve bisiklet parçaları üreticisi olarak kurulan Kia Motor'dur. 1951 yılında Kia Sanayi Firması ismini almış ve Kore'nin ilk bisikletini üretmiştir. 1957'de Shihung şehrinde bulunan fabrikasında ufak motosiklet üretmeye başlamış, 1962 yılında ise Kore'nin ilk üç tekerlekli kamyonunu üretmiştir. 1971 yılında dört tekerlekli kamyonu yine ilk kez üreten firma, 1973 yılına gelindiğinde ise ilk yolcu arabasını üretmiştir. Ayrıca Kia ülkenin ilk iki litrelik benzin motorunu üreten şirkettir. Bilindiği üzere Güney Kore hükümeti tarafından seçilen öncelikli sektörlerin üreticisi firmalarına çeşitli koruma ve mali yardımlar sağlanmış ve bu firmaların arasında kamyon ve çeşitli sanayi malları üretimine yoğunlaşması için Kia Motor da yer almıştır (Dolanay ve Oğuztürk, 2018: 116-117).

Güney Kore'nin bir başka otomotiv sanayi üreticisi 1998 yılında Kia'yı da satın alacak olan Hyundai'dir. Hyundai grubu 1947 yılında bir inşaat firması olarak kurulmuş, 1967 yılında da Hyundai Motor Company faaliyete geçmiştir. Hyundai Company otomobil pazarına 1967'de nispeten sonradan giren bir firma olmasına karşın kayda değer bir gelişme göstermiştir. Firma üretime, Ford Motor Company'nin otomobillerinin yabancı teknolojiyle montajı suretiyle başlamıştır. Burada önemli olan ise yabancı teknolojinin kısa bir zaman zarfı içerisinde uyarlanması ve firmanın kendi tasarımını geliştirme yeteneğini kazanmasıdır. Firma, bu yeteneği kazanabilmek için lisans anlaşmasının yükümlülüklerinden kurtularak kendi tasarımlarını kendi teknolojisi ile

üretmek, meydana getirdiği ürünlerini ihraç etmeye başlamıştır (Dolanay ve Oğuztürk, 2018: 118).

Ülkede uygulanan Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı (1972-1976) ile sanayi yapısı belirli bir seviyeye taşınmak istenmiştir. Ülke emek yoğun mallarının uluslararası alanda rekabet gücünü kaybetmesi ve rekabet gücünün katma değeri yüksek mallarda yeniden kazanılması maksadıyla bu plan dahilinde ağır ve kimya sanayinin geliştirilmesi merkeze alınmıştır (Çakmak, 2016: 161). İlgili plan dahilinde, uygulanacak politikaların tamamen ihracatın teşviki yönünde olması kararlaştırılmış ve üretim yapısının da ona uygun olarak geliştirilmesi esas alınmış, devlet kontrolü altında ağır ve kimya sanayide ve az sayıda aile şirketi olan bazı firmalarda ölçek ekonomisi ile üretim öngörülmüştür. Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı (1977-1981) ile de artık makine imalatı, gemi üretimi, elektronik gibi alanlar yüksek teknoloji ve kalifiyeli eleman gerektiren sanayi dallarında dünya çapında bir rekabet edebilirlik hedeflenmiştir. Bu planın uygulamaya konulduğu dönemde ağır ve kimya sanayide önceki plana uygun olarak bir büyüme yakalanmış ve dördüncü plan ile hedeflenen üretimde bu sanayi dallarındaki büyümenin olumlu etkisinden faydalanılmak arzulanmıştır. Diğer taraftan hükümet, bu plan ile özel sektöre uyguladığı finansal desteğini arttırmıştır. (Aytekin, 2015: 69-70).

Güney Kore'nin 1960'lı yılların başından itibaren uygulamaya başladığı ihracat odaklı kalkınma stratejisi iyi bir performans yakalamışsa da, 1970'li yılların başından itibaren bir takım aksaklıklar görülmeye başlamıştır. Özellikle de 1971 sonları ve 1972 başlarında ekonomide yavaşlama başlamış ve üretim seviyesinde azalmalar yaşanmıştır. Bu yavaşlamanın sebebi olarak Güney Kore'nin ticari partnerleri ABD ve Japonya'nın aynı dönemde ekonomik büyümelerinin yavaşlaması olarak gösterilebilir. Güney Kore'nin ihraç ettiği malları üretirken, ABD'den ithalat yoluyla elde ettiği ürünlere ABD tarafından bir takım ek vergilerin getirilmesi, ülkenin ihracatçı firmalarının zora düşmesine sebebiyet vermiştir. Bir diğer neden de ilgili dönemde ülke ulusal para birimi Won'un, ABD doları karşısında değer kaybetmesidir. Bu durum, sermaye malı ithalatı yapan Güney Kore'li firmaların, genellikle de kısa vadeli olan borçlarının ödeyememesi ile sonuçlanmıştır. Yaşanan gelişmelerin ardından 1972 Ağustos'unda Ekonomik İstikrar ve Büyüme İçin Hükümet Kararnamesi yayımlanmış ve bu kararname ile o zamana kadar hafif sanayi malları ihracat stratejisi ağır ve kimya sanayi mallarına dönüştürülmüştür. Çelik, ağır makineler, elektronik, petro kimya gibi sektörler stratejik olarak belirlenmiş

ve ihracata dayalı büyüme modeline 1973 yılına gelindiğinde gerçekten de bir büyüme yakalanarak devam edilmiştir (Çakmak, 2016: 156-157).

Hükümet politikalarının ağır ve kimya sanayi mallarına yönelik uygulanmaya başlanması, otomotiv sanayinin ileri ve geri bağlantıda olduğu çelik ve makine yapım sanayilerinin gelişmesine olanak sağlamıştır. Dolayısıyla da bu durum Güney Kore otomotiv sanayinin olumlu etkilenmesine imkân yaratmıştır (Dolanay ve Oğuztürk, 2018: 128).

1969 yılında yurt içi katkı payının arttırılması maksadıyla çıkartılan Otomobil Sektörü Temel Geliştirme Planı ile şirketler hükümetin belirlediği oran doğrultusunda yurt içi katkı paylarını arttırmak zorunda tutulmuş, 1969 yılında Fiat marka otomobillerin montajını üretmek üzere piyasaya giren Asia Motor yeterli yurt içi katkı payına ulaşamadığı için 1975 yılında Kia ile birleştirilmiştir. Otomobil üretiminde yerli oranı 1972 yılında yüzde 60 seviyesinin üzerine çıkarılsa da, ülkede yüzde 100 yerli otomobil bu tarihe kadar üretilmemiştir. Bu durumun üzerine hükümet 1974 yılında, yurt içi katkı payını daha da yükseltmek ve ithal ikamesini teşvik etmek maksadıyla Uzun Vadeli Otomobil Üretim Planı'nı açıklamıştır (Hussen, 2019: 12). Hükümet açıklamış olduğu plan dahilinde Hyundai, Kia ve Daewoo olarak belirlediği üç adet otomobil üreticisi firmadan bir yıl içerisinde dolayısıyla 1975 yılına kadar yerli bir otomobil üretmeleri talebinde bulunmuştur (Dolanay ve Oğuztürk, 2019: 497).

Hükümet yine bu plan dahilinde belirlemiş olduğu üç adet otomobil üreticisi firmadan, Güney Kore menşeli otomobil geliştirilmesi konusunda kapsamlı plan sunmalarını istemiştir. Hükümetin yerli otomobil konusunda zorlayıcı politikaları ve özellikle de Hyundai'nin bu amaç doğrultusundaki teknoloji edinim politikaları, Güney Kore otomotiv sanayinin gelişiminde önemli bir zemin oluşturmuştur. Hyundai bu zaman zarfında gerekli teknolojiyi elde edebilmek için beş ülkeden 26 firma ile temasa geçmiştir. Hyundai mühendisleri öncü otomobil üreticisi firmaları yerinde ziyaret ederek, öğrendikleri her bilginin kaydını tutmuş ve her bilgiyi de birbirleriyle tekrar gözden geçirmişlerdir. Firma, İngiltere'nin Leyland firmanının eski yöneticisi ve 6 İngiliz uzman ile çalışmıştır. İngiliz mühendislerin ayrılmasının ardından da Japon mühendisleri bünyesine katan Hyundai, farklı alanlarda kazanılan bilgiler ile işleyen bir sistem oluşturmuştur. Hyundai tek bir teknoloji kaynağına bağımlı kalmadan, çoklu teknoloji

transferi ile özgün otomobilini 1975 yılında yüzde 90 oranında yerli katkı ile üretmiştir (Dolanay ve Oğuztürk, 2018: 131-134).

Hyundai'nin çoklu teknoloji transferi yöntemiyle ürettiği kendi modeli Pony, 1976 yılında piyasada satışa çıkarılmıştır. Böylelikle Güney Kore, dünya çapında yerli otomobil modeli üreten 16. ülke, Asya çapında da Japonya'dan sonra yerli otomobil modelini üreten 2. ülke olmuştur. 1975 yılında ihraç edilen ilk Güney Kore menşeli otomobil Kia Brisa'dır. Kia'dan sonra kendi otomobilini ihraç etmeye başlayan ikinci firma da Hyundai olmuştur ve ilk ihracatını da 1976 yılında altı adet Pony model otomobil ile Ekvator'a muz karşılığında yapmıştır. Hyundai daha sonraları Latin Amerika, Orta Doğu ve Güney Doğu Asya gibi bölgelere ihracatını gerçekleştirmiştir. Yaşanan olumlu gelişmelerin ardından uluslararası bir üretim düşüşüne neden olan 1979 ikinci petrol krizi ve yine 1979'da Park'ın suikast sonucu öldürülmesiyle yaşanan siyasal çalkantı, Güney Kore otomotiv sanayinin olumsuz etkilenmesine neden olmuş ve üretimin de azalmasına sebebiyet vermiştir (Hussen, 2019: 13).

1960'lı ve 1970'li yıllarda ve dolayısıyla Park döneminde, Japonya ile diyalog kanalları açılmış ve Japonya 1960 ve 1970'li yıllarda Güney Kore'nin en büyük ticari partneri olmuştur. Aynı zamanda da 1965 yılında Amerika'nın talebi üzerine Vietnam Savaşı'na askeri yardım gönderilmesi ile ABD tarafından parasal destek alınan Güney Kore'nin 1966 ve 1969 yılları arası milli hasılası artmıştır (Korkmaz ve Gökmen, 2017: 155). Bu dönemin bir diğer önemli gelişmesi ise 1971 yılında uygulamaya alınan ve köylü toplumun kalkınmasını esas alan Saemaul Undong yani Yeni Toplum Hareketi'dir. Bu uygulama ile her köyden bir lider belirlenerek o köyün kalkındırılması için toplu görüşmeler ile projeler üretilmesi kararlaştırılarak, kent ve köyler arasındaki gelir dağılımı adaletsizliği ortadan kaldırılmak istenmiştir (Giritli, 1977: 32-33).

Güney Kore'nin 1960 ve 1980'li yıllar arasındaki sanayileşme süreci emek yoğun üretime dayanan ihracat odaklı hafif sanayi ile başlamış, ilerleyen süreçte ithal ikameci ağır sanayi ve kimya sanayine dönüşmüştür. Daha sonraki süreçte sermaye ve teknoloji yoğun ürünleri ihraç edecek olan ülkede, teknolojide de düşük teknoloji yoğun imalattan, orta ve yüksek teknoloji yoğun imalata geçilmiştir. 1960'larda karşılaştırmalı üstünlüğü olan emek yoğun sanayiler hükümet tarafından desteklenmiştir. 1960 dönemi başlarında doğrudan yabancı yatırımlar sınırlandırılmış, sermaye malı ithalatı aracılığıyla

da teknoloji transferinin önü açılmıştır. Olduğu gibi taklit dönemi denilebilecek bu dönemde basit teknoloji ürünler tersine mühendislik yöntemiyle deneyerek ve akıl yürütmek suretiyle geliştirilmeye çalışılmıştır (Çelik, 2009: 96-97). Yine bu dönemde ithal ürünlerin taklidi ve öğrenilen bilginin ülke içinde yaygınlaştırılması temel alınmıştır. Böylelikle ithal edilen ürünlerde dışa bağımlılığın azaltılması ve teknoloji üretebilir olmak, üretilen teknolojinin de kullanılabilir olması amaç edinilmiştir (Oğuztürk, Özbay ve Pehlivan, 2017: 1208).

Tablo 9: Güney Kore’de 1962-1979 Aralığı Toplam Motorlu Taşıt Üretim Adetleri ve Reel GSYH’da % Artış

Yıllar	Otomobil (Adet)	Toplam Motorlu Taşıt (Adet)	Reel GSYH Artış Hızı (Sabit Fiyatlarla, ABD Doları, %)
1962	1.710	3.025	3,84
1965	106	1.705	7,18
1970	14.487	41.401	10,0
1975	18.509	48.955	7,86
1979	113.564	303.028	8,63

Kaynak: Dolanay ve Oğuztürk, 2018 verileri kullanılarak oluşturulmuştur.

Özet olarak, 1970 ve 1980 arası dönemde Güney Kore hükümeti ekonomi politikaları ile ekonomiyi yönlendirmede ve seçilen sektörlerin gelişiminde aktif şekilde rol almıştır. Yerli firmalara devlet bankalarından fonlar sağlamış ve devlet kapitalizmi ile yönetilen bir ülke şeklini almıştır. Yerli firmalarını korumacı bir politika izleyen Güney Kore hükümeti ile özellikle de seçilmiş sektörlerde üretim yapan yerli sanayiciler arasında güçlü bir iş birliği sağlanmıştır. 1970’li yılların ortalarından itibaren olgunlaşmış bir sanayi dalı hâlini alan otomotiv, devlet tarafından teknoloji geliştirme konusunda desteklenmesi gereken sektörler arasında yer almıştır. 1970’li yılların temel politikası ise otomobil ana sanayinin desteklenmesi ve yerli parça üretilmesinin teşvik edilmesi hizasında olmuştur (Dolanay ve Oğuztürk, 2018: 136).

Tablo 9’da Güney Kore’de planlı döneme geçilen 1962 yılından itibaren 1979 yılına kadarki olan toplam motorlu taşıt üretimi ve bu toplamın içindeki otomobil üretimi gösterilmektedir.

1.3.1980-2000 Dönemi Gelişmeleri ve Uygulanan Politikalar

Park Chung Hee’nin suikast sonucu öldürülmesinden sonra, Choi Kyu Han yeni lider olarak seçilmişse de çok uzun bir süre geçmeden yeniden bir askeri darbe gerçekleşmiş ve yönetimin başına 1980 itibari ile Chun Doo Hwan geçmiştir. Bu dönemden itibaren, Güney Kore’de dışa açık bir ekonomi modeli istikametinde ağır sanayiden teknoloji yoğun sanayiye geçiş yaşanmıştır. Güney Kore’nin ekonomik yükselişi giderek artmış ve ülke teknoloji ürünleri ihraç edebilir hâle gelmiştir. Özellikle de 1980 dönemi ortalarından itibaren ülkede fiyat istikrarı sağlanmış, yüksek ekonomik büyümenin yanında dış ticaret fazlası verilmiştir. Sanayileşme politikalarındaki başarı sonucu, sanayide çalışan iş gücü ihtiyacı artışına paralel olarak kırsal kesim kente göç etmeye başlamıştır (Kavurmacı, 2021: 998).

Güney Kore’de 1980 itibariyle, hükümet tarafından bir takım istikrar politikaları uygulanmaya başlanmıştır. Kredi ve faiz oranları üzerindeki devlet kontrollerinin kaldırılması bu politikaların temelini oluşturmuştur. Aynı zamanda ithalattaki bazı kısıtlamalar kaldırılmış ve vergi düzenlemeleri getirilmiştir. 1986 ve 1989 dönem aralığında küresel bazdaki düşük faiz oranları, düşük petrol fiyatları ve de düşük dolar kuru ile birlikte ekonomideki büyüme artışı ivme kazanmış ve 1986 yılı Güney Kore’nin dış ticaret, cari işlemler ve ödemeler dengesi fazlası verdiği ilk yıl olmuştur (Çakmak, 2016: 159).

Güney Kore firmalarının 1980’lerin başındaki merkezi stratejileri ve öncelikli hedefleri teknoloji transferi olmuştur. Yurtdışından transfer ettikleri teknolojiyi kendi kapasitelerini arttırmak için kullanmaları, Güney Kore otomotiv endüstrisinin gelişmesindeki en büyük paya sahip etkeni meydana getirmiştir. Bu dönemde Japonya ve ABD öncelikli olmak üzere çeşitli ülkelerin firmaları ile lisans anlaşmaları yapılmış ve bu yolla ülkenin teknoloji kapasitesi arttırılmıştır. Güney Kore hükümetinin de desteklediği chaeboller olan LG, Hyundai ve Samsung gibi firmalar hem teknoloji geliştirme yeteneklerini arttırmış hem de üretimde kullanılan bilginin de ötesinde bir teknik bilgi meydana getirmişlerdir. Firmalar, ithal edilen teknolojiyi üretimde

kullanmakla sınırlı kalmamış, ülkenin yerli mühendis ve uzmanları elde edilen teknoloji öğrenmek ve özümsemek suretiyle ülke içinde yaygınlaşmasını sağlamışlardır (Doğan, 2021: 32-33).

Hükümetin bu dönem aralığında uyguladığı diğer kalkınma planlarına bakıldığında Beşinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1982-1986) ile ağır ve kimya sanayinden hassas makine, bilişim ve de elektronik gibi ileri teknoloji ürünlerinin ihracatını merkeze aldığı görülmektedir. 1986 yılında cari işlemler fazlası verilmiş ve bu gelişmenin üzerinde Japonya'nın ulusal parası Yen'in değer kazanmasıyla Güney Kore mallarına rağbetin artması da etkili olmuştur. Altıncı Beş Yıllık Kalkınma Planı (1987-1991) ile ithalat kısıtlamaları kaldırılarak serbestleşmeye gidilmiştir. Belli sanayi kollarının desteklenmesi stratejisine yine devam edilmiş ve önceden önem verilmeyen küçük ve orta ölçekli işletmeler de kapsam dâhiline alınmıştır (Aytekin, 2015: 70-71).

Güney Kore'nin ekonomik anlamdaki gün geçtikçe gelişimi, öğrenci ve işçi kesimlerinin milli hasılanın dağılımında adalet sağlanması, politik ifade özgürlüğü gibi demokratikleşme konularını gündeme taşımaya zemin hazırlamıştır. Darbeyle yönetimin başına gelen iktidara karşı bir süre sonra gösteriler başlamış ve bu durumun sonucu 1987 yılında hükümet bazı tavizler vermek zorunda kalmıştır. 1988 yılında yönetimin başına Roh Tae Woo geçmiş ve işçi hareketlerine serbestlik getirilmesi, bazı sektörlere yapılan yardımların azaltılması, ithalatta serbestliğin artırılması ve de kamu iktisadi teşebbüslerinin artırılması gibi bir takım politika uygulamalarını hayata geçirmiştir (Atay, 2012: 242-243).

Yedinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1992-1996) ile de 2000 yılına gelinceye dek ülkede ileri endüstri ekonomisi oluşturmak hedeflenmiş, serbestleşme politikaları devam ettirilmiştir. Aynı zamanda özel sektörün ekonomideki rolü arttırılmak ve dolayısıyla devletin ekonomiye müdahalesi azaltılmak istenmiştir. Bu planın en önemli hedeflerinden birini ise gelir eşitsizliğinin azaltılması yönündeki çalışmalar ve yedi şehirde teknoloji tesisi kurulmasının kararlaştırılması oluşturmaktadır. Bu tesislerin hükümet ile iş birliği içinde çalışmalarını yönünde karar alınmış ve yine ekonomik büyüme planının merkezi hedefi olarak belirlenmiştir (Aytekin, 2015: 71).

Roh'tan sonra 1993'te liderliği devralan Kim Young Sam ise Yedinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1992-1996) yerine Yeni Ekonomi Beş Yıllık Kalkınma Planı'nı (1993-

1997) uygulamaya koymuş ve bu plan dahilinde yeni iş imkânlarının yaratılması, yerli firmaların uluslararası rekabet güçlerinin artırılması, küreselleşme, finansal serbestleşme, sanayi ve teknolojik gelişim merkeze alınmıştır (Çakmak, 2016: 163).

1980'li yıllarda, Güney Kore otomotiv sanayi ürünleri üreticisi firmalar isim değişikliği, firma birleşmeleri ve model çeşitlendirmesine giderek bu tarz hamleler ile üretimde artış yakalamışlardır. 1982 yılına gelindiğinde Hyundai Pony model otomobilinin ikinci serisini çıkartmış, 1983 yılında ise Stellar model aracının üretimine başlamıştır. 1986 yılında ise Excel ve Presto model araçlarının üretimine geçmiş ve bu dönemde ABD'ye ihracat yapmaya başlamıştır. 1989 yılında ise Kanada'da üretim yapmaya başlayan Hyundai, dikkat çektiği üzere oldukça büyük bir atılım göstermiştir. Ayrıca bir başka gelişme olarak da 1986'da, ülkenin rekabet gücünün görülebilmesi için hükümet tarafından sınırlı sayıda olmak üzere otomobil ithalatına izin vermiştir (Dolanay ve Oğuztürk, 2019: 499).

Bu dönemde gerçekleştirilen firma birleşmelerindeki esas hedef, aşırı rekabetin ortadan kaldırılmak istenmesidir. Hyundai ve Daewoo sadece binek otomobil üretmeleri için 1980'li yılların başında hükümet tarafından birleştirilmişse de, Daewoo'nun yerli otomobil üretmek istememesi üzerine iki firma anlaşmamıştır. Daha sonraları bu birleşme iptal edilerek, her iki firmanın da binek otomobil, Kia'nın ise hafif ticari araç üretmesi yine hükümet tarafından kararlaştırılmış ve bu karar 1986 yılına kadar uygulanmıştır. İhracata dayalı olarak üretimi belirlenen ve bu doğrultuda Orta Doğu, Latin Amerika ve Doğu Asya ülkelerine ihracat yapabilen Güney Kore otomotiv endüstrisi, Kuzey Amerika pazarına Hyundai ile 1986 yılında girebilmiştir (Hussen, 2019: 13).

Toyota, Nissan ve Honda'dan sonra ABD'ye otomobil ihraç eden dördüncü firma olan Hyundai, o dönemde kendisine nazaran daha eski olan küresel firmaların bile önüne geçmeyi başarmıştır. Hükümetin sınırlı sayıda da olsa otomobil ithalatına izin vermesiyle birlikte Güney Kore otomotiv endüstrisi firmaları, rekabet edebilmek için kendilerini geliştirmek zorunda kalmışlardır. 1987 yılında Hyundai ve Daewoo'nun da hafif ticari araç üretmeye başlamasıyla üretim, satış ve ihracat rakamları bu dönemde oldukça yükselmiştir. Özellikle otomobil üretimi 1988 yılında bir milyonu geçmiş ve

Güney Kore ilgili dönemde dünya üzerinde bir milyonun üzerinde otomobil üreten ilk 10 ülke arasına girmiştir (Hussen, 2019: 13).

Tablo 10: Güney Kore’de 1981-1990 Aralığı Toplam Motorlu Taşıt Üretim ve İhracat Adetleri

Yıllar	Üretim (Adet)	İhracat (Adet)	İhracat/Üretim %
1981	133.084	26.283	20
1982	162.590	20.284	12
1983	221.019	24.510	11
1984	265.361	52.350	20
1985	378.361	123.110	33
1986	601.546	306.369	51
1987	979.739	546.310	56
1988	1.083.655	576.134	53
1989	1.129.470	342.335	30
1990	1.321.630	321.772	24

Kaynak: Dolanay ve Oğuztürk, 2018 verileri kullanılarak oluşturulmuştur.

1980’li yılların ortalarından itibaren ABD’ye ihraç edilen otomobillerde, birtakım teknik problemlerden kaynaklanan kalite düşüklüğü meydana gelmiş, bu durum ihracat rakamlarına da yansımıştır. Dolayısıyla da 1990’lı yıllarından başından itibaren de endüstride üretim yapan firmaların temel politikası, gelişmiş ülke pazarlarında yüksek kaliteli ürünler ile yer almak olmuştur. Bu politika doğrultusunda 1990’lı yıllarda üretilen otomobillerin kaliteleri yükselmiş, yükselen kalite ile birlikte ihracat da kalıcı olarak artmıştır. 1990’lı yılların bir diğer önemli gelişmesine bakıldığında ise Samsung’un otomobil üretmek amacıyla endüstriye dahil olması dikkat çekmektedir (Dolanay ve Oğuztürk, 2018: 700).

Bu olumlu gelişmelerin ardından, 1997 yılında önceden tahmin edilemeyen bir Güney Doğu Asya krizi yaşanmıştır. Asya ülkelerindeki yüksek büyüme, düşük enflasyon, sabit kur uygulaması, hükümetlerin yabancı sermayeyi teşvik edici stratejileri ve yüksek faiz oranları bu ülkelere olan yabancı sermaye girişlerini arttırmıştır. Düzensiz

finansal serbestleşmeye bağlı olarak Endonezya, Güney Kore, Filipinler, Malezya ve Tayland kriz öncesinde büyük yabancı sermaye akımına uğramıştır. Sonraki süreçte ülkelere giren sermaye akımlarının kriz havasının meydana gelmesiyle aynı hızda ülkeden çıkmaya başlaması, krizin etkisinin daha da artmasına sebebiyet vermiştir. (Engin, 2007: 43-44).

Güney Kore başta olmak üzere bazı Asya ülkeleri, yerleşik olmayanların borsadan menkul kıymet almalarına ve doğrudan yatırımlarına önemli ölçüde sınırlamalar getirmişse de, finansal serbestleşmenin etkisiyle yabancı para cinsinden kısa dönem borçlanmaların önü açılmıştır. Asya ülkelerindeki finansal kurumların risk yönetimindeki tecrübesizlikleri ve sanayiciler ile banka ve politikacılar arasındaki ilişkilerden kaynaklı bankacılık sistemi üzerindeki yetersiz düzenlemeler, kredi artışlarına zemin hazırlamıştır. Ülkelerin döviz stoklarının, yabancı para cinsinden olan dış borçlarına nispeten daha düşük kalması ise de panik havasının oluşmasına zemin hazırlamıştır (Güloğlu ve Altunoğlu, 2002: 116-117).

Güney Kore’de de 1980 yılı sonu ve 1990 yılı ortalarına dek ülke ekonomisinde birçok serbestleşmeye gidilmiş, chaebolların üzerindeki devlet denetimi kaldırılmış, sermaye hareketleri serbestleştirilmiş ve de en önemlisi iç finansal piyasadaki düzenlemeler azaltılmıştır. Ülkede sıkı para politikası uygulaması sonucu olarak faizler yükselmiş ve düşük kur politikası ile birleşen bu durum neticesinde ülkeye kısa vadeli olmak üzere aşırı bir sermaye girişi olmuştur. Bu durum yatırımların artmasına ve ülke ekonomik büyümesine olumlu bir etki yaratsa da, uygulanan döviz kuru politikası sonucu Won’un ihracatı olumsuz etkileyecek biçimde değerlenmesine sebebiyet vermiştir. Güney Kore ekonomisinin o döneme kadar devlet garantili bankalar ve firmalar ile kalkındırılması ile oluşan güven ortamının bir sonucu olarak, kredi yoluyla aşırı borçlanma ve yatırımlar meydana gelmiştir. Güney Kore’nin uluslararası ticaret örgütlerine üye olması ile de güven ilkesinden sapmalar yaşanmış ve bankaların uluslararası piyasalardan aldıkları borçları ülke içinde şirketlere kredi olarak vermesi bankacılık sektöründe kırılmalara sebebiyet vermiştir. Bu durumun bir sonucu olarak ülkede ekonomik büyümenin yanında borçlar da giderek büyümüştür. Doların faizinin, ülke ulusal para birimi Won’un faizinden düşük olması borçlar dolara bağlanmış ve ekonomi büyüdüğü için ilk zamanlar sorun yaratmayan bu durum 1995 yılında doların

değer kazanmaya başlaması ile birlikte bir problem hâlini almış ve Won 1996 yılı itibari dalgalanmaya bırakılmıştır (Doğan ve Özekicioğlu, 2005: 149-150).

İlk olarak Tayland ulusal para biriminin değer kaybetmeye başlaması sonucu, benzer ihracat yapısı olan ve rekabet açısından zarar görmesi mümkün ülkelerin de ulusal paraları hızla değer kaybetmeye başlamıştır. Tayland'ın ardından Malezya, Endonezya, Filipinler ve ihracat yapısı farklı olmasına rağmen Hong Kong ulusal paraları hızla değer kaybına uğramıştır. Güney Kore Won'u ise bu ülke paralarına nispeten daha yumuşak bir düşüş yaşamıştır. Bu durum, Won'un 1990 yılların ortalarında gerçek değer kaybına uğraması ile açıklanabilmektedir. Fakat Won'un bu ülkelerin ulusal paraları karşısında daha az bir değer kaybına uğraması aynı zamanda da rekabet kaybı anlamına gelmektedir. Dolayısıyla beklenen bir durum olarak 1997 yılının kasım ayında meydana gelen devalüasyonla Won hızlı bir değer kaybı yaşamıştır. Böylelikle, bölge üzerinde rekabet koşulları sert bir biçimde ve süreklilik arz ederek değişime uğramıştır.

Bölgede rekabet edebilme amacıyla ardı ardına yapılan devalüasyonlar ile ulusal para birimlerinin birbirlerine kıyasla reel olarak değerlendirilmesi ihracatın azalması ile cari işlemler dengelerinin bozulmasına ve dış borçların reel olarak artmasına neden olmuştur. Aynı zamanda bu ülkelerde, kredilerin artış göstermesinin etkisiyle de diğer çeşitli dengesizlikler de meydana gelmiştir (Güloğlu ve Altunoğlu, 2002: 118).

Yaşanan krizin etkilerinin atlatılabilmesi için Güney Kore hükümeti tarafından IMF'den mali destek talebinde bulunulmuştur. Krizin yaşanmasıyla birlikte birçok firma iflas eşiğine gelmiş, otomotiv endüstrisinden Kia iflasını açıklamış ve Hyundai'ye satılmıştır. Firmalar yüksek sermaye/borç oranlarına sahip olmuş ve devletin de mali kontrol gücü zayıflamıştır. Dolayısıyla da firmalar, uluslararası mali kurumlardan borç alma imkânlarını kullanmaya başlamıştır. Krizin yaşanmasıyla birlikte kapasite kullanım oranları düşmüş ve bu duruma karşılık borçların da artması otomobil üretici firmaların mali güçlük çekmesine sebebiyet vermiştir. 1999 yılına gelindiğinde Daewoo iflas etmiş, otomotiv endüstrisine henüz yeni giren Samsung Motor ise çok fazla faaliyet göstermeden Renault'a satılmıştır. Güney Kore otomobil sanayi üreticisi firmaların 2000'li dönemlere gelinceye dek çok büyük gelişme göstermiş olduğu ve fiyat rekabet gücü sayesinde yüksek ihracat rakamlarına ulaşıldığı yadsınamayacak bir gerçek olmasına karşın, otomotiv sanayi ürünlerinin kalite düzeyleri ABD ve Japon üretici

firmaların ürünlerine nazaran yine de zayıf kalmıştır. Mali kriz sonrası otomobil endüstrisinde yabancı hakimiyeti artmış ve Hyundai yerli kalan tek firma olmuştur (Dolanay ve Oğuztürk, 2018: 168-202).

Tablo 11: Güney Kore’de 1990-1997 Aralığı Toplam Motorlu Taşıt Üretimi ve GSYH’da Meydana Gelen % Artış

Yıllar	Üretim (Adet)	Reel GSYH Artış Hızı (Sabit Fiyatlarla, ABD Doları, %)
1990	1.321.630	9,30
1991	1.497.758	9,71
1992	1.730.161	5,77
1993	2.049.968	6,33
1994	2.311.609	8,77
1995	2.526.400	8,93
1996	2.812.714	7,19
1997	3.016.099	5,77

Kaynak: Dolanay ve Oğuztürk, 2018 verileri kullanılarak oluşturulmuştur.

Güney Kore’de uygulamaya konulan beş yıllık kalkınma planları, 1997 Asya Krizi’nden sonra tekrarlanmamış ve bunun yerine kısa vadeli programlar gündeme alınmıştır. İlk olarak 1998 yılında dolayısıyla Kim Doe Jung’un ülke yönetimine geçtiği yıl uygulanmaya başlanan Yeni Ekonomik Program ile esas hedef krizin etkilerinden arınmak olmuş, bir sonraki hedef ile de Güney Kore’nin eski ekonomik büyüme ivmesinin geri kazanılması merkeze alınmıştır (Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği Oda Raporu, 2007: 72-73).

1998 yılında ülkede, ithalat ihracattan daha fazla azalmış ve dış ticaret fazlası verilmiştir. IMF’den alınan mali yardım karşılığı yapılan anlaşma uyarınca firma yapılarında ve mali sistemde birtakım düzenlemelere gidilmiş, borç/sermaye yapısının güçlendirilmesi maksadıyla bankaların ve büyük şirketleri borçlanmalarına müdahale edilip sınırlama getirilmiştir. Güçlü firmaların desteklenmesi ve kâr getirmeyen firmaların ise kapatılması kararlaştırılmış, uygulanan sıkı mali politikalar ve reformlar

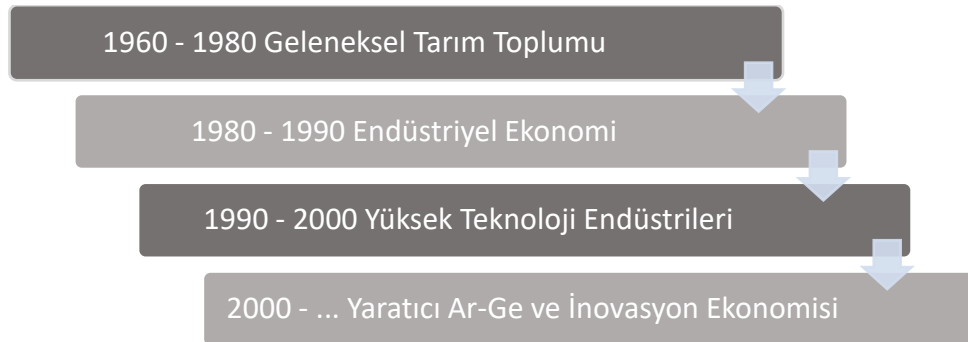
aracılığıyla krizin etkileri azaltılarak ekonomiye yeniden büyüme ivmesi kazandırılmaya başlanmıştır (Aytekin, 2015: 72).

1.4. 2000 Sonrası Dönem Gelişmeleri ve Uygulanan Politikalar

Krizin etkilerinden arınmaya başlayan Güney Kore’de, hükümet araştırma ve geliştirme çalışmalarına yönelik ayırdığı bütçeyi özellikle de özel sektörün payını kriz öncesi döneme göre oldukça arttırmıştır. Bilişim teknolojilerine son derece önem veren hükümet, özel sektöre sağladığı destek sayesinde kriz dolayısıyla büyük şirketlerdeki işlerinden ayrılan mühendis ve uzmanlarının, teknoloji ve bilişim faaliyetiyle ilgili küçük ölçekli firmalar kurmasına aracı olmuştur (Atay, 2012: 247).

Güney Kore’de kendi ülkelerinde olmayan teknolojiyi dışarıdan edinme ve edinilen teknolojiyi millileştirme uzun yıllar takip edilen bir strateji olmuştur. 1983 yılına kadar, ülke içinde kurulması planlanan yabancı ortaklı şirketlere minimum ihracat sınırı ve yabancı ortaklara hisse payı sınırlaması gibi kısıtlama ve hedef belirlemeleri uygulanmışsa da, 1983 yılından sonra serbestleşmeye gidilmiştir. Özellikle devletin finans sektörü üzerindeki kontrolleri ve ithal mallara olan kısıtlamalar azaltılmış ve de yabancı yatırımcıyı teşvik edici kanunlar düzenlenmiştir. Ülke dışında kullanılan teknolojiye yabancı yatırımcı ile yapılan lisans anlaşmaları aracılığıyla ulaşılan Güney Kore’de, teknolojinin bugünkü gelişiminde yabancı yatırımcıya yaptırılan fabrikalarda kullanılan ve ithal edilen teknolojinin tersine mühendislik yoluyla öğrenilmesi oldukça büyük bir paya sahiptir (Atay, 2012: 244).

Şekil 2: Güney Kore Ekonomisinin Kalkınma Dönemleri



Kaynak: T.C. Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı Sanayi ve Verimlilik Genel Müdürlüğü, Verimlilik Dergisi, Ocak 2020, Sayı 373

Şekil 2’de Güney Kore’de belli başlı dönemlerde, ülke kalkınmasında merkeze alınan dinamikler gösterilmektedir. Tarım sektörü, emek yoğun hafif sanayi, ağır ve kimya sanayi, teknoloji yoğun sanayi şeklinde bir sıralama ile üretim ve ihracat yapan Güney Kore, özellikle 2000’li yıllardan sonra araştırma geliştirme ve inovasyon çalışmalarına büyük önem vermiştir. Güney Kore hükümeti, 1990’lı yılların sonu ve 2000’li yılların başından itibaren, özellikle özel sektörü araştırma geliştirme ve inovasyon çalışmalarında teşvik edici politika izlemiştir.

Kriz sonraki süreçte hızlı bir biçimde toparlanma evresine geçen Güney Kore’de otomotiv endüstrisinde de çeşitli gelişmeler meydana gelmiştir. Henüz otomotiv endüstrisine yeni giren Samsung Motors önemli bir ilerleyiş kaydedemeden krizin etkisine yenik düşmüş ve hisseleri Renault’a satılmıştır. Renault’a satıldıktan sonra ise ismi Renault Samsung Motors olarak değiştirilmiştir. Benzer bir gelişme Daewoo Motors’da da meydana gelmiş ve hisseleri Genel Motors’a satıldıktan sonraki ismi GM Daewoo olarak ilan edilmiştir. Çeşitli ülkelere ihracat yaparak ülke otomotiv endüstrisine katkı sağlayan GM Motors’un ismi 2011 yılında tekrar değişerek GM Korea olmuştur (Dolanay ve Oğuztürk, 2019: 501).

Güney Kore otomotiv endüstrisinin bugünkü gelinen noktada böyle bir başarı elde etmesinin altında, teknoloji kabiliyetlerini kazanmaları ve bunu üretimlerinde kullanmaları yanında, otomobil üreticisi firmalarının çok uluslu şirkete dönüşmeleri ve bir de deniz aşırı üretimlerini hızla arttırmaları yatmaktadır. Söz edildiği üzere 1988 yılında Hyundai tarafından Kanada’da inşa edilen otomobil montaj fabrikası, Güney Kore’nin yurt dışındaki ilk otomobil montaj fabrikasıdır. 100.000 üretim kapasitesine sahip bu fabrika, 1989 yılında Güney Kore’de meydana gelen işçi protestoları nedeniyle kargaşa ortamı dolayısıyla otomobil parçalarının Kanada’ya ulaşmasına sebebiyet vermiş ve 1994 yılında fabrika kapanarak faaliyetine son vermiştir. Bugünkü bilinen adıyla GM Korea da 1996 yılında Vietnam’da otomobil montaj fabrikası inşa etmiş, bu fabrika 2015’te 20.000’den fazla otomobil üretmiştir (Hussen, 2019: 16-17).

1997 yılında Hyundai’nin ülkemizde inşa ettiği İzmit montaj fabrikasında yine 2015 yılında 200.000’e yakın otomobil üretimi gerçekleştirilmiştir. 1998 yılında Hindistan’da ve 2002 yılında Çin’de montaj fabrikası kuran Hyundai 2015’de Hindistan’da 650.000’i geçtik otomobil üretmiş, Çin’de ilk kurduğu fabrikasında ise 1

milyonu gecik üretime imza atarken ikinci fabrikasında da 72.000 otomobil üretimini meydana getirmiştir. Kia da 2002 yılında Çin’de bir fabrika inşa etmiş 2015 yılında 740.000 üretime imza atmıştır. Uzun yıllar boyunca ABD’de otomobil pazarında yer almak isteyen Güney Kore bu hedefine de Hyundai sayesinde ulaşmıştır. Hyundai 2005 yılında ABD’de bir otomobil montaj fabrikası inşa etmiş ve 2015 yılında 370.000’i gecik üretime imza atmıştır. Kia da Hyundai’nin arkasından ABD’de montaj fabrikası 2009 yılında inşa etmiştir. Daha sonraları hem Hyundai hem Kia Çek Cumhuriyeti ve Slovenya’da tesislerini açmış, Hyundai ilerleyen zamanlarda Rusya ve Brezilya gibi ülkelere de yayılmıştır (Hussen, 2019: 17).

Güney Kore, aynı zamanda hidrojen ve teknolojileri alanındaki gelişmeleri takip eden, bu alanda çalışmalar yürüten bir ülke olarak karşımıza çıkmaktadır. 2000’li yılların başında hidrojen ve teknolojileri alanında bir Ar-ge programı oluşturmuş 2003-2005, 2006-2008 ve 2009-2012 yıllarını kapsayan, üç aşamalı çalışma programı planlamıştır. Ülkede, 2004 yılında hidrojen ve teknolojileri çalışmaları için ayrılan 2,17 milyar doların 97,1 milyon doları endüstri teknolojisinde kullanılmaya tasarlanmıştır. Hidrojen alternatif enerji kaynaklarından biri olup, otomotiv endüstrisinde “Hidrojenle Çalışan Otomobil/Otobüs Projesi” kapsamında değerlendirilmiştir (Polat ve Kılınç, 2009: 18).

Dünya genelinde ticari amaçla üretilen, hidrojenin yakıt olarak kullanıldığı ilk araç Hyundai’nin ürettiği Tucson FCEV’dir. Bu araç 2013 yılında tanıtılmıştır (Baysal, 2021: 35-36). Öncelikli olarak Amerika’da satışa çıkarılan, seri üretime alınan ilk hidrojen enerji kaynaklı otomobil Hyundai Tucson 480 km menzile sahiptir ve deposu 10 dakikada doldurulabilmektedir. Hyundai bu modelinin ardından 2018 yılında hidrojenle çalışan bir diğer aracı olan NEXO’yu piyasaya sunmuştur. NEXO modeli, Tucson FCEV’e göre daha hafif gövdeli olarak üretilmiştir ve daha kısa sürede hızlanabilmektedir. Ayrıca Hyundai, hidrojenle çalışan ikinci modeli NEXO’da menzili arttırmış, şehir içi kullanıma uygun olan Tucson FCEV’e nazaran şehirlerarası kullanıma da uygun bir araç üretmiştir. Bu araç Güney Kore otomotiv endüstrisinin teknolojiyi kullanma becerisine bir örnek olarak da gösterilebilmektedir. Hyundai NEXO’da mobil uygulama aracılığıyla araca uzaktan erişim sağlanabilmektedir. Bu araç ile ilk kez ileri seviye şerit asistanı kullanılarak yolu analiz edebilen bir sistem oluşturulmuş, sürücüye şeritten çıkıldığı takdirde direksiyona müdahalede bulunan bir teknoloji sunulmuştur. Aracın, uzaktan akıllı park asistanı ve kör nokta izleme sistemi

gibi diğer teknolojik özellikleri, ülkede erişilen teknolojinin kullanımdaki kabiliyeti ispatlar niteliktedir (www.hyundai.com, 15.05.2022).

Günümüzde Kore otomobil endüstrisinde Hyundai, Kia, GM Korea, Ssangyong ve Renault Samsung olmak üzere beş firma faaliyet göstermektedir (Hussen, 2019: 15). Güney Kore ekonomisi 2000 yılından sonra 1970’li yıllardaki yüksek büyümenin aksine, yıllık büyüme hızları kapsamında bir yıl düşük bir yıl yüksek veya takip eden iki veya üç yıl daha düşük olacak şekilde seyir etmiştir. 2008’de dünya geneli yaşanan krizi takip eden 2009 yılından itibaren ise ülkede büyüme hızı yüzde 7’nin üzerine çıkmamıştır (Dolanay ve Oğuztürk, 2018: 200).

Tablo 12: Güney Kore’de 2001-2014 Yıl Aralığı Toplam Motorlu Taşıtlar Üretimi ve GSYH’da Meydana Gelen % Artış

Yıllar	Otomobil (Adet)	Toplam Motorlu Taşıtlar (Adet)	Reel GSYH Artış Hızı (Sabit Fiyatlarla, ABD Doları, %)
2001	2.471.444	2.946.329	4,53
2002	2.651.273	3.147.584	7,43
2003	2.767.716	3.177.870	2,93
2004	3.122.600	3.469.464	4,90
2005	3.357.094	3.699.350	3,92
2006	3.489.136	3.840.102	5,18
2007	3.723.482	4.086.308	5,46
2008	3.450.478	3.826.682	2,83
2009	3.158.417	3.512.926	0,71
2010	3.866.206	4.271.741	6,50
2011	4.221.617	4.657.094	3,68
2012	4.167.089	4.561.766	2,29
2013	4.122.604	4.521.429	2,90
2014	4.124.116	4.524.932	3,34

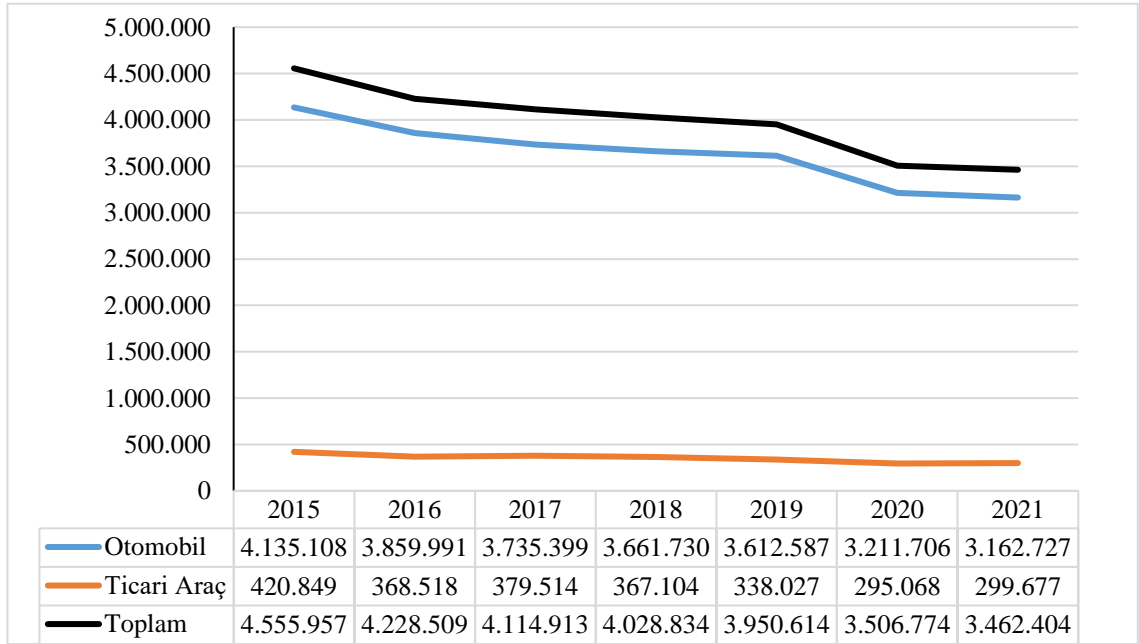
Kaynak: Dolanay ve Oğuztürk, 2018 verileri kullanılarak oluşturulmuştur.

2. GÜNEY KORE EKONOMİSİNDE OTOMOTİV SEKTÖRÜNÜN YERİ VE ÖNEMİ

2.2. Güney Kore Otomotiv Sektöründe Üretim ve İhracat, Sektörün Ülke Milli Gelirine Katkısı

Güney Kore ekonomisinde özellikle 1970’li dönemlerde, ülkede yüksek büyüme hızları gerçekleşmiştir. Bu doğrultuda da üretim, büyüme hızına paralel olarak artmıştır. Üretimdeki artış, süreklilik arz ederek 1997 Asya Krizi’ne kadar devam etmiş, Güney Kore ekonomisi, krizin etkilerinden ise kısa sürede arınmıştır. 2000’li yılların başında üretim artışı süreklilik arz ederek tekrar artmış ve dünya çapında yaşanan 2008 Krizi’ne kadar devam etmiştir. Bu tarihten sonra üretim yıldan yıla artış ve azalış gösterse de Güney Kore otomotiv endüstrisi dünya geneline kıyasla başarılı bir performans göstermektedir.

Grafik 6: 2015-2021 Yıl Aralığı Güney Kore’de Üretilen Toplam Motorlu Taşıt Adetleri

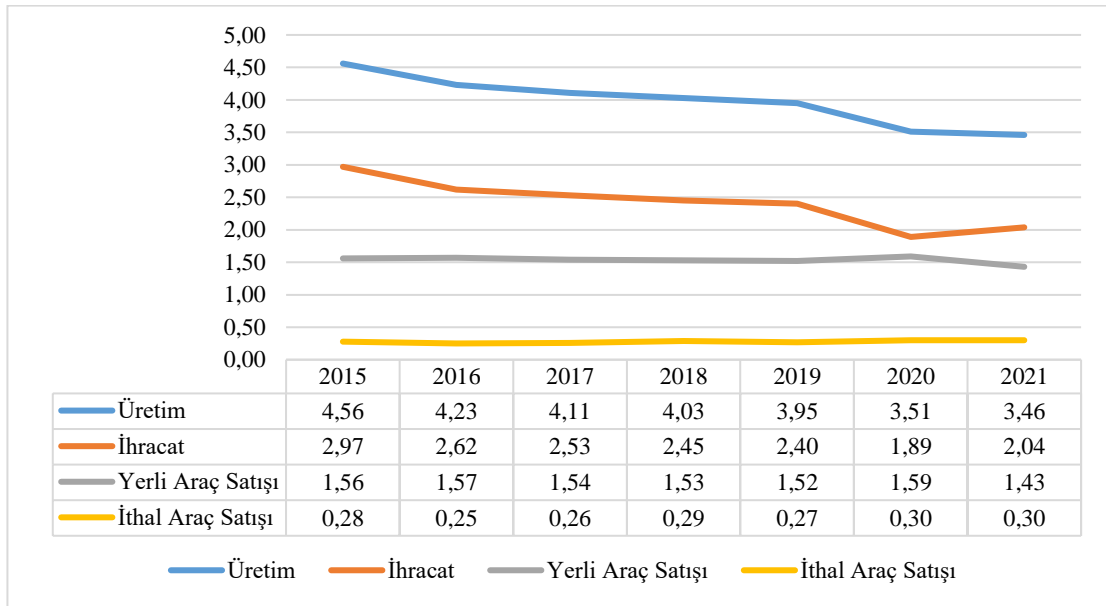


Kaynak: www.oica.net (E.T: 15.05.2022)

Grafik 6’da, 2015 ve 2021 yılları arası Güney Kore’de üretilen otomobil ve hafif ticari araç miktarları görülmektedir. Üretimin belli bir yıldan itibaren artış hızının yavaşlamasının veya direkt olarak üretimin bir önceki yıla göre azalmasının ardında yatan

bir başka sebep de, dünya genelinde özellikle fosil yakıtlı araçlarda kapasite doluluğunun meydana gelmesidir. Ayrıca krizin ardından olağan bir akışta ilerleyen büyüme oranları ve dolayısıyla üretim, Kovid 19'un dünya genelinde yaratmış olduğu çeşitli olumsuz yansımalarından da etkilenmiştir. Fakat, Kovid 19 salgınından dolayı etkilenen dünya otomotiv endüstrisi üzerinde bir inceleme yapıldığında, genel ekseriyetle Güney Kore'nin de dâhil olduğu Asya Okyanusya ülkelerinin üretim rakamlarında, diğer dünya ülkeleri kadar sert bir düşüş yaşanmadığı görülmektedir.

Grafik 7: 2015-2021 Yıl Aralığı Güney Kore Otomotiv Endüstrisi Üretim, İhracat, Yerli Araç Satışı ve İthal Araç Satışı Adetleri (x1.000.000)



Kaynak: aaa.fourin.com, (E.T: 16.05.2022)

Grafik 7’de, 2015 ve 2021 yılları arası Güney Kore otomotiv endüstrisi üretim, ihracat, yerli araç satışı ve ithal araç satışı miktarları gösterilmektedir. 2021 yılı incelendiğinde, otomobil üretiminde bir önceki yıla oranla yüzde 1,5 seviyede azalış, hafif ticari araç üretiminde ise yüzde 1,6 artış olduğu görülmektedir. Toplam motorlu taşıt üretiminin bir önceki yıla oranla, halk arasında çip krizi olarak bilinen ve dünya çapında bir sorun olan yetersiz yarı iletken tedariki problemi dolayısıyla yüzde 1,3 azaldığı dikkat çekmektedir. Üretici firma bazında bir değerlendirme yapıldığı takdirde, Hyundai ve Kia’nın ihracat rakamlarında kademeli olarak artış olduğu ve bu durumun direkt olarak

üretimlerini arttırdığı, GM Korea'nın ise yerli ve yabancı pazarda yetersiz talep dolayısıyla üretiminin yüzde 37 düştüğü söylenebilmektedir (aaa.fourin.com, 16.05.2022).

Tablo 13: 2017-2021 Yılları Arası Güney Kore'nin Otomotiv İhracatı ve Ülke Toplam İhracatı (ABD Doları)

KOD	2017	2018	2019	2020	2021
8703*	38.831.864	38.249.258	40.458.289	35.638.512	44.318.347
8708**	19.522.316	19.489.209	18.981.682	15.765.203	19.266.175
87***	61.923.273	61.176.438	62.868.094	54.152.568	67.015.410
TOPLAM İHRACAT	573.716.618	605.169.190	542.333.337	512.788.606	644.438.622

Kaynak: www.trademap.org , (E.T: 20.05.2022).

*Binek Otomobiller

**Aksam ve Parçalar

***Motorlu Kara Taşıtları, Traktörler, Bisikletler, Motosikletler ve Diğer Kara Taşıtları; Bunların Aksam, Parça ve Aksesuarı

Tablo 13'te, Güney Kore'de son beş yılda gerçekleşen otomotiv endüstrisi toplam ihracatı, bu toplama dâhil olan binek otomobil ve otomobil yan sanayi olarak adlandırılan aksam ve parça ihracatı verileri ve bunun yanında ülke genel ihracat rakamları gösterilmektedir. Tablo 14 ise otomotiv endüstrisi ihracatının ülke ihracatına oranını izah etmektedir.

Tablo 14: 2017-2021 Yılları Arası Güney Kore'nin Otomotiv Endüstrisi İhracatının Ülke Toplam İhracatına Oranı (ABD Doları)

	2017	2018	2019	2020	2021
Otomotiv Endüstrisi İhracatı	61.923.273	61.176.438	62.868.094	54.152.568	67.015.410
Toplam İhracat	573.716.618	605.169.190	542.333.337	512.788.606	644.438.622
%	10,79	10,11	11,59	10,56	10,40

Kaynak: www.trademap.org , (E.T: 20.05.2022)

Bilindiği üzere, otomotiv sektörü çeşitli sektörlerle ileri geri bağıllık içermektedir. Çelik, plastik, cam, elektrik ve elektronik gibi otomotiv sektörüyle geri bağıllığı olan sektörlerde meydana gelecek olan aksamalar otomotiv sektörünü olumsuz etkilediği gibi; otomotiv sektöründe meydana gelen aksamalar da finans ve sigorta, akaryakıt ve ulaştırma gibi otomotiv sektörü ile ileri bağıllık içeren sektörleri etkilemektedir. 2019 yılı aralık ayında Çin’de başladığı kabul edilen ve kısa sürede tüm dünyayı etkisi altına alan Kovid-19 virüsü nedeniyle küresel pandemi ilan edilmiş ve hayati olarak bir önem taşımayan ürünlerin uluslararası ticaretine sınırlama getirildiğinden dolayı birçok üretici firma tarafından da üretim belirli süreliğine durdurulmuştur. Üretimin durdurulması ve uluslararası ticarete elzem ürünler dışındaki ürünlere sınırlamalar getirilmesi yedek parça tedarik sorununu meydana getirmiştir (Kamacı, 2022: 62).

Ev aletlerinden başlayıp araç içi elektronik sistemlerine kadar birçok alanla kullanılan ve yarı iletken olarak adlandırılan çiplerin üretimi Uzak Doğu ülkeleri ve ABD tarafından yapılmaktadır. Çin ise yarı iletkenin en büyük tüketicisi konumunda iken aynı zamanda da çiplerin hammaddesi silisyumun en büyük üreticisidir. Pandemi dolayısıyla ara verilen edilen eğitim kurumları ve üretimi durdurulan iş yerleri sebebiyle, insanlar evlerinde vakit geçirmeye başlamış, bu durum da üretiminde çiplerin kullanıldığı elektronik cihazların daha çok kullanılmasına ve buna paralel olarak daha fazla yenilenmesine yol açmıştır. Pandeminin çip talebini arttırması yanında bir handikap olarak çip üretimini kısıtlaması küresel bir krizi meydana getirmiş, ülkeler arası meydana gelen bir takım politik sebepler bu krizin daha da derinleşmesine sebebiyet vermiştir. Dolayısıyla Kovid-19 virüsü ile başlayan bunalımı, tedarik sıkıntısı ve çip krizi takip etmiş, otomotiv sektörü küresel ölçekte üretim ve satış rakamlarında düşüş yaşamıştır (<https://thinktech.stm.com.tr/>, 21.05.2022).

Bilindiği üzere Kovid 19, 2019 yılının aralık ayında Çin’de ortaya çıkarak 2020 yılının başlarında dünyayı etkisi altına almaya başlamıştır. Daha önce söz edildiği üzere OICA verilerine göre 2020 üretimi bir önceki yıla göre yüzde yaklaşık 16 düşüş yaşayarak, 10 yıl geriye gitmiş ve 2010 yılı üretim rakamlarına denk gelecek kadar düşmüştür. Avrupa ülkelerindeki üretim rakamları, ortalama olarak yüzde 21’den daha fazla azalmış, Amerika kıtasında ABD’nin üretimi yüzde 22 azalış göstermiştir. Afrika kıtasına bakıldığında ise bu oranın yüzde 35’ten fazla olduğu görülmektedir. Asya

Okyanusya ülkelerindeki durum incelendiğinde ise yüzde 10'luk düşüş ile küresel üretimin yüzde 50'den fazla bir payına sahip olduğu dikkat çekmektedir.

Tablo 15: 2019-2021 Dünya'da Üretilen Toplam Motorlu Taşıt Adetleri

BÖLGE	2019	2020	2021	2020 2019 %	2021 2020 %
Avrupa	21.575.118	16.942.248	16.330.509	-21,47	-3,61
Türkiye	1.461.244	1.297.878	1.276.140	-11,18	-1,67
Amerika	20.160.401	15.692.927	16.151.639	-22,16	2,92
Asya Okyanusya	49.333.841	44.276.549	46.732.785	-10,25	5,55
-Güney Kore	3.950.614	3.506.774	3.462.404	-11,23	-1,27
-Çin	25.750.650	25.225.242	26.082.220	-2,04	3,40
Afrika	1.113.651	800.001	931.056	-28,16	16,38
TOPLAM	92.183.011	77.711.725	80.145.988	-15,70	3,13

Kaynak: www.oica.net , (E.T: 20.05.2022)

2.3.Sektöre Devlet Tarafından Sağlanan Teşvikler

Güney Kore'de yerli firmaların yabancı firmalar karşısında rekabet edebilme gücünü kazanabilmesi için hükümet tarafından 1960'lı yıllardan 1980'li yılların ortalarına kadar çeşitli tedbirler alınmıştır.1962 yılında oluşturulan “Ekonomik Planlama Kurulu” ile planlı ekonomiye geçilen Güney Kore'de, 1990'lı yıllara kadar milliyetçi kalkınma politikası uygulanmıştır. Devletin merkezde olduğu ekonomide beşer yıllık kalkınma planları ile hangi sektörlere öncelik verileceği ve hangi şirketlerin bu öncelikli sektörlerde faaliyet göstereceğinin önceden belirlenmiştir. Kalkınma planlarını oluşturan ve işleyişini kontrol eden “Ekonomik Planlama Kurulu” kamu ve özel sektörün ortak hedefler doğrultusunda bir araya öncülük etmiştir. Teknoloji transferi sağlamak ve edinilen teknolojinin millileştirilmesi düşüncesi hükümet tarafından benimsenmiş fakat bu düşüncenin hayata geçirilmesi konusundaki akla gelen ilk seçeneklerden biri olan yabancı yatırımcının ülkeye çekilmesi bazı kısıtlamalarla gerçekleştirilmiştir. Güney Kore hükümeti serbestleşmeye gidilen 1983 yılına kadar, ülkede kurulacak olan yabancı ortaklı şirketlerde, yabancı ortaklara hisse payı sınırı getirmiş ve bu şirketlere belirli bir

seviyede ihracat gerçekleştirme şartı getirmiştir. Bu konuda dikkat çeken bir başka husus ise hükümetin direkt olarak yabancı yatırımcıyı ülkeye çekmek yoluyla değil, lisans anlaşmaları ile teknolojiyi transfer etme yoluna gitmesidir. Bu tip adımlar ile Güney Kore hükümeti, 1983 serbestleşme dönemine kadar yerli şirketlerine belli bir seviyede teknoloji geliştirme yeteneği kazanmasına imkân yaratmıştır (Atay, 2012: 244).

Güney Kore hükümeti otomotiv endüstrisini, yabancı firmalar karşısında koruyabilmek için ülkede üretimi gerçekleştirilecek motorlu kara taşıtları için belirli bir seviyede katkı payı zorunluluğu koymuş, yine yerli firmaların tasarım ve imalat yeteneği kazanması için çeşitli Ar-ge politikaları uygulamıştır. Otomotiv sanayi ürünleri üreten yerli firmalarının kurumlar vergisi ve özel gelir vergisi oranlarını azaltılmış, ihraç etmek amacıyla üretilen ürünlerde kullanılan ithal hammaddeler için gümrük tarifesi istisnaları getirmiş, belirlenen ihracat hedefini gerçekleştiren firmalarına döviz tahsisi sağlamıştır. Güney Kore’de hükümet tarafından uygulanan birçok strateji, üretimi ve ihracatı teşvik etmek amacıyla hayata geçirilmiştir (Hussen, 2019: 18-19).

2.4. Güney Kore Otomotiv Sektöründe Geliştirilen Teknoloji ve Geliştirilen Teknolojinin Dünya Otomotivine Katkısı

Güney Kore, 1950’li yılların başından itibaren günümüze kadar olan süreçte, dünyada var olan teknolojiyi içselleştirmek ve yüksek teknolojlili ürün üretip bu alanda rekabet gücü elde etmek gayesiyle, sistematik bir çaba sarf etmiştir. 1980 öncesi dönemde, tersine mühendislik yöntemiyle ithal edilen teknoloji taklit edilerek edinilmeye çalışılmış, Amerika başta olmak üzere yurtdışından alınan teknolojik yardımlar bizzat yerli firmalar tarafından kullanılarak içselleştirilmiştir. Birçok Güney Koreli mühendis ve uzman yurtdışına gönderilmiş ve yabancı uzmanlar da Kore’de ağırlanmıştır. 1960’lı yılların başı itibariyle planlı ekonomiye geçilen Güney Kore’de, aynı dönemde planlı bir bilim ve teknoloji politikasına da geçilmiş, ülkede bilim ve teknolojinin değeri birçok ülkeye nazaran çok erken kavranmıştır. 1966 yılında “Kore Bilim ve Teknoloji Enstitüsü” kurulmuş, bu kurum ile ülkede olmayan yabancı ülkelere ithal edilen teknoloji ile yerli sanayi uyumlaştırılmaya çalışılmıştır. 1967 yılında Bilim ve Teknoloji Bakanlığı kurulmuş ve Ar-ge çalışmaları, kalifiyeli eleman yetiştirilmesi, diğer ülkelerle olan uluslararası teknik iş birliği, teknoloji geliştirme kurumlarının yönetilmesi gibi konular bu kurum ile takip edilmiştir. 1970 yılında Amerikan şirketi ve Kore kamu kuruluşları ortaklığı ile “Kore Mühendislik Şirketi” kurulmuş, bu kurum aracılığı ile de çeşitli

tasarım ve mühendislik projeleri geliştirilmiştir. 1980’li dönemlere gelindiğinde ülkede teknolojik birikim belirli bir seviyeye ulaşmış ve “Kore İleri Bilim ve Teknoloji Enstitüsü” açılmış ve 1989’da “Endüstriyel Teknoloji Akademisi” oluşturulmuştur (Çalışır ve Gülmez, 2010: 39-45).

Güney Kore’deki bilim ve teknoloji geliştirme politikalarını sıralamak gerekirse 1960’lı yılların, teknoloji altyapısının oluşturulması için dışardan ithal edilen yabancı teknolojinin ithalatının teşvik edilmesi ve teknolojinin olduğu gibi taklit edilmesi dönemi olduğu ve 1970’li yılların ise, iyileştirme dönemi olduğu söylenebilmektedir. Bu dönemde dışarıdan ithal edilen teknolojinin uyumlaştırılması, teknik konudaki eğitimlerin yaygınlaştırılması ve sanayinin ihtiyacına yönelik üretim kabiliyetini arttırmak amacıyla araştırmaların teşvik edilmesi gibi stratejiler uygulanmıştır. 1980’li yıllar, önceki yirmi yılda uygulanan olduğu gibi taklit döneminden, yaratıcı taklide geçiş dönemi olarak adlandırılabilir. Bu dönem, bilim insanı ve mühendislerin yetiştirildiği, Ar-ge çalışmalarının etkin bir şekilde yürütülüp hayata geçirildiği ve sanayi teknolojilerinin geliştirilmesi konusunda teşviklerin sağlandığı dönem olarak dikkat çekmektedir. 1980 döneminde aynı zamanda korumacılık azalmıştır ve dışardan sağlanan teknoloji ile sadece kamu araştırmalarının yeterli olmadığı düşüncesi ile özel sektör Ar-ge çalışmalarının teşvik edilmiştir (Eşiyok, 2010: 344 ; Arslanhan ve Kurtsal, 2010: 1-2).

1980 dönemi sanayide yüksek teknoloji sektörünün payının arttığı yıllar olmuştur. 1970 yılında ülkede bir tek Ar-ge merkezi olmasına rağmen, bu sayı 1990 yılına gelindiğinde 966’yı, 1995’te ise 2.270’i bulmuştur. 1970’de GSMH içinde Ar-ge’ye ayrılan pay yüzde 0,38 ve 28,6 milyar ABD Doları iken, 1990’da bu oran yüzde 1,95 ile 4,68 milyar ABD Doları’na yükselmiştir. 1980 dönemi aynı zamanda motorlu araç sanayilerinin de büyüdüğü yıllar olmuştur (Çelik, 2009: 98).

1990 dönemi ve sonrası yıllar ise sanayinin bir bütün olarak yeniden yapılandığı ve teknolojik yenilik geliştirme çalışmalarının teşvik edildiği inovasyon dönemi olarak adlandırılabilir. Güney Kore hükümeti, 1999 yılında “Vizyon 2025” isimli, Uzun Vadeli Plan’ını oluşturmuş ve bu plan doğrultusunda 2025 yılına gelinceye dek dünyanın bilim ve teknoloji dalındaki ilk 7 gücünün içinde olmayı hedeflemiştir. Bu plan ile üniversite, sanayi ve kamunun desteklediği enstitülerin iş birliği içinde çalışması sonucu belirlenen 80 kilit teknolojinin geliştirilmesi ile ekonomik büyümenin önünü açacak yeni

sanayilerin teşvik edilmesi belirlenmiştir. Akıllı robot, yeni nesil otomobil, çevresel teknoloji, gelecek nesil yarı iletkenler ve bataryalar, yazılım çözümleri gibi projeler teşvik edilmesi planlanan projeler arasında sayılabilmektedir (Eşiyok, 2010: 346).

GSMH'dan Ar-ge için ayrılan pay Asya Krizi'nden sonra daha da arttırılmış, 2008'de yüzde 3,12 olan bu oran dünya krizinden sonra da 2010'da 3,29'a, 2010'da 3,47'ye 2011'de 3,74'e, 2012'de 4,03'e çıkarılarak yıldan yıla arttırılmıştır. Ülke ekonomisinde çok büyük pay sahibi olan Hyundai'nin de dâhil olduğu Chaebollar, Ar-ge ve inovasyon alanında özel birtakım stratejiler geliştirme yoluna gitmiş, yenilik yaratma konusunda ise ilerleyici politikalar oluşturmuşlardır (Tunçsiper ve Fırat, 2016: 853). Ar-ge çalışmalarının somut bir sonucu ise ülkelerin sahip olduğu patent sayısı olarak görülebilmektedir. Güney Kore, dünyada en çok patent başvurusu yapan sayılı ülkelerden biri olarak dikkat çekmektedir. Ülkenin patent sayılarına bakıldığında 1960 yılında 611 olan bu sayı, 1990'da 25.820'ye ve 2019'da ise 218.975'e kadar çıkmıştır (Hava, 2021: 2192).

Güney Kore'de 1970'lerin ortalarından itibaren başlayan otomobil ihracatı, 1980'li yıllarda düşük fiyatlı ürün ihracat politikası ile arttırılmaya çalışılmıştır. Fakat, düşük fiyat politikası ile ihracat arttırılmışsa da, 1980'li yılların ortalarından itibaren ABD'ye ihraç edilen otomobillerin büyük çoğunluğunda teknik problemler ile karşılaşmıştır. Dolayısıyla, düşük fiyatlı ürün ihracat politikası değiştirilmiş, Hyundai firması başta olmak üzere Güney Kore otomotiv endüstrisinde teknoloji geliştirme yeteneği kazanma çalışmaları takip edilmiştir. 1990'lı yıllar itibariyle, otomotiv endüstrisinde teknoloji geliştirme yeteneğini kazanmaya başlayan Güney Kore, gelişmiş ülkelerin pazarlarında kaliteli ürünlerle yer alabilme politikasını izlemiş ve bu hedef doğrultusunda da özel sektör hükümet tarafından desteklenmiştir. Bu tarihten sonra otomotiv endüstrisinde teknoloji çalışmaları devam ettirilmiş, bu duruma dayalı olarak da ihracat rakamları da kalıcı olarak arttırılmıştır (Dolanay ve Oğuztürk, 2018: 696).

2013 yılında tanıtılan ve dünya genelinde ticari amaçla üretilen, hidrojenin yakıt olarak kullanıldığı ilk araç Hyundai'nin ürettiği Tucson FCEV'dir (Baysal, 2021: 35-36). Güney Koreli otomotiv endüstrisi üreticisi firmalar elektrikli otomobil konusunda da dünyaya destek olmuş, yine Hyundai ilk elektrikli aracı olan Sonata'yı 1991 yılında üretmiştir. Güney Kore ilk Hibrit aracını da yine Hyundai ile hayata geçirmiş, FGV-1

hibrit elektrikli araç 1994 yılında üretilmiştir (Dolanay, 2017: 139). Çeşitli teknoloji çalışmaları ile dünya teknoloji birikimine destek olan Güney Kore, günümüz dünyasında popüler bir konu olan sürücüsüz otomobil konusunda da çalışma yürüten ülkelerden biridir. Otonom araç olarak adlandırılan bu otomobillerin, insanlar ve de çevre açısından faydaları ve riskleri hâlâ tartışılmakta olup, sürüş işlevlerinin tanıtımları yapılmaya devam edilmektedir. Otonom otomobiller, yapay zekanın bir insanın varlığına veya yönlendirmesine sınırlı derecede ihtiyaç duyarak veya geliştirilme kademesine göre hiç ihtiyaç duymayarak sürüş gerçekleştireceği bir teknoloji olarak dikkat çekmektedir (Yiğit vd., 2020: 181).

Güney Kore, bu konuda hükümet yatırımları gerçekleştiren en aktif ülkelerden biri olmaktadır. Otonom araç teknolojisi çalışmalarına 2017 yılında 11 milyar Won'luk bir yatırım ile yeni bir soluk getirmiştir. Otonom araçların test ve sürüşlerinin yapılabilmesi için ülkede K-City olarak anılan bir akıllı şehir inşa edilmiştir. Mevzu bahis şehirde Hyundai tarafından geliştirilen otonom araçlardan bir filo oluşturularak; geçiş kapıları, yaya ve trenler için geçiş yolları, çeşitli çukur ve şantiye alanları gibi birçok ortam koşulunda araçların test edilmesine olanak sağlanması hedeflenmiştir (<https://thinktech.stm.com.tr/> , 22.05.2022).

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

İKİ ÜLKE EKONOMİSİNİN VE OTOMOTİV SANAYİNİN GELİŞMESİNDE UYGULANAN EKONOMİK POLİTİKALARIN ROLÜNÜN KIYASLANMASI

Resmi olarak 1948 yılında kurulan Güney Kore, 1950’li yıllarda ithal ikameci sanayileşme stratejisini benimsemiş ve hükümet tarafından da ithalat yasaklamaları, gümrük kota ve tarifeleri gibi korumacı politikalar izlenmiştir. Bu durum 1960’lı yıllara kadar devam etmiş, 1962 yılında ilk defa uygulanmaya başlanan Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı ile de planlı ekonomiye ve ihracat odaklı sanayileşme stratejisine geçilmiştir. Bu dönemde Güney Kore’de direkt olarak otomobil ithalatına engelleme getirilirken, montaj için kullanılacak parçalara ise yurtdışından getirilen mallara uygulanan gümrük tarifesinde muafiyet getirilmiştir. 1970’li dönemlere ise, ülkede iki sanayileşme stratejisi de aynı anda uygulanmıştır. Bu dönemde, ihracata dayalı sanayileşme stratejisine uygun politikalar yürüten Güney Kore, ağır ve kimya sanayide ithal ikameci sanayileşme stratejisini benimsemiştir.

Dolayısıyla, Güney Kore’de 1960 ve 1980 arası dönem ilk olarak emek yoğun sanayi ürünlerinin ihracata dayalı sanayi stratejisi ile üretildiği, 1970’lerden sonra ise ağır ve kimya sanayinde ithal ikameci sanayileşme stratejisinin benimsendiği bir dönem olmuştur. 1980 sonrası dönemde de ekonomide, teknoloji yoğun sanayi ürünlerinin ihracatına dayalı sanayi politikası izlenmiştir. Ülkede, özellikle 1980’li yılların ortalarından itibaren serbestleşmeler başlamış, 1997 Krizi’nin etkilerinden arınmak amacıyla IMF’den alınan mali yardım karşılığında uygulanması gereken reformlar gereği serbestlik sonraki dönemlerde finans sektörü başta olmak üzere daha da artmıştır. Ayrıca bu dönem yüksek teknolojili ürün ihracatının merkeze alındığı bir dönem olmuştur. Güney Kore’de sanayileşmenin, sektör bazlı ve hükümet destekli olarak ilerlediği, 2000 sonrası dönemde teknoloji geliştirebilme kabiliyetinin kazanılması ile de hemen hemen her sektörde tamamen inovasyon ve Ar-ge çalışmalarının merkeze alındığı söylenebilmektedir.

Türkiye’de, Cumhuriyet’in ilan edildiği 1923 yılında, İzmir İktisat Kongresi sonrası alınan kararlar doğrultusunda serbest ekonomik model politikası tercih edilmiştir. Bu durum 1930 yılına kadar devam etmiş, dünyada yaşanan 1929 Büyük Buhran’dan sonra ülkede devlet müdahalelerinin gerekliliği üzerine görüş birliğine varılmıştır. İlgili

dönemde, ithal ikameci sanayileşme stratejisi benimsenmiş, 1950 döneminde tekrar serbestleşmeye gidilmiştir. 1953 yılına kadar serbestleşmeler devam etmiş, bu tarihten sonra tekrardan korumacı ve müdahaleci devlet anlayışına geçilmiştir. Kısaca 1960 dönemine kadar Türkiye’de, meydana gelen sorunlar karşısında geçici çözüm üretildiği, bilinçsiz bir strateji uygulanmıştır.

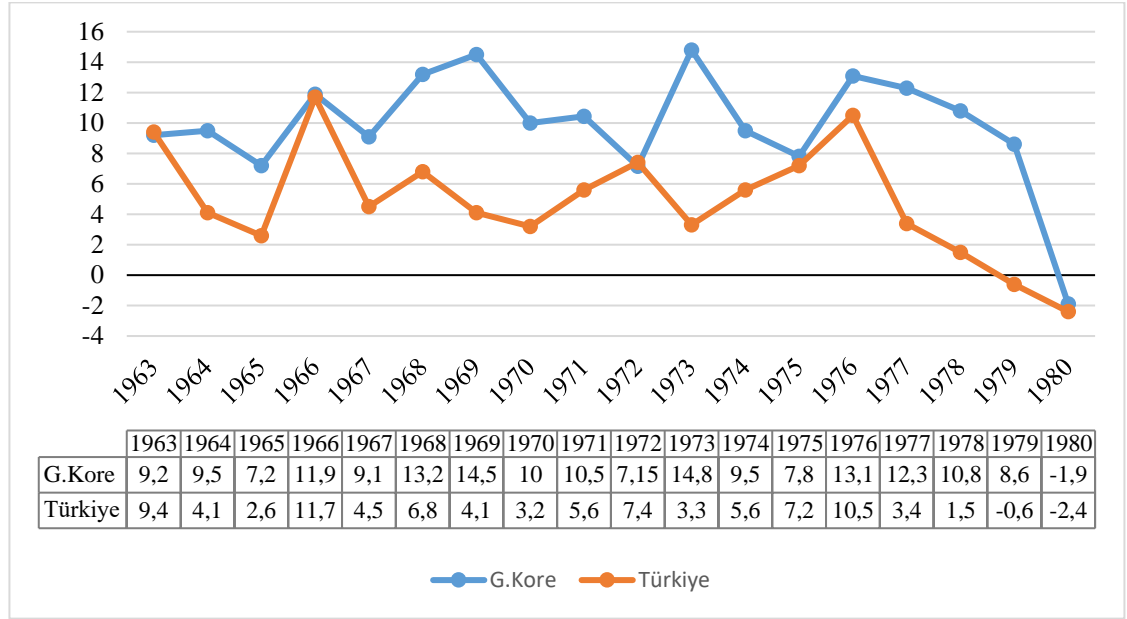
Güney Kore’de olduğu gibi Türkiye’de de 1960’lı yıllar planlı ekonomiye geçiş dönemi olmuştur. 1964 yılında, Montaj Sanayi Talimatnamesi yayınlanmış, bu talimatname sonrası otomobillerin üretiminde kullanılacak aksam ve parçalar ithal edilmesi yasak ürünler kategorisinde değerlendirilmiştir. Fakat daha önce de söz edildiği üzere bu dönemde, otomobillerin direkt olarak kendilerinin ithalatına yüksek gümrük tarifeleri harici bir engelleyici politikası uygulanmamıştır. Türkiye’de, 1980 döneminde ise dış ticareti teşvik edici, ihracata dayalı sanayileşme stratejisine geçilmiş fakat Türkiye, uzun yıllar boyunca ithal ikameci sanayileşme stratejisi uygulanan bir ülke olduğundan dolayı uluslararası pazarda rakip ülkelere göre daha tecrübesiz kalmıştır.

1. MAKRO KIYASLAMALAR

1.1.Büyüme Oranları

Bilindiği üzere, Güney Kore’de 1962 yılı itibariyle planlı ekonomi modeline geçilmiş ve bu dönemden itibaren ekonomi genel ekseriyetle büyümüştür. Türkiye’de ilk olarak 1963 Şubat ayında Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı’nı yürürlüğe koyarak planlı ekonomiye geçilmişse de Güney Kore’ye benzer istikrarlı büyüme oranları gerçekleşmemiştir. Dolayısıyla bu bölümde, iki ülkenin ekonomik büyüme oranları 1963 yılı itibariyle kıyaslanmıştır. Güney Kore’de 1960’lı yılların başından, 1970’li yılların sonuna kadar çok yüksek büyüme oranları yakalanmıştır. 1960 ve 1970 yılları arasındaki süreçte yıllık ortalama büyüme hızı yüzde 7,45 olarak gerçekleşirken, 1970 ve 1979 yılları arasındaki süreçte yıllık ortalama büyüme hızı yüzde 8,58’e ulaşmıştır. 1980 yılında ise ülkede yaşanan darbe ve dolayısıyla siyasal kargaşadan dolayı ekonomik büyüme eksi yüzde 1,89 oranında gerçekleşmiş diğer bir deyişle ekonomi küçülmüştür. Dolayısıyla Güney Kore’de aynı dönemde büyüme oranı bir önceki yıla göre daha düşük olsa da rakamsal boyutta büyük bir oran olurken, Türkiye’de aynı süreçte ekonomik büyüme istikrarlı olmamış, bir yıl yüksek olan büyüme oranı ertesi yıl düşük seyretmiştir. (Dolanay ve Oğuztürk, 2018: 691)

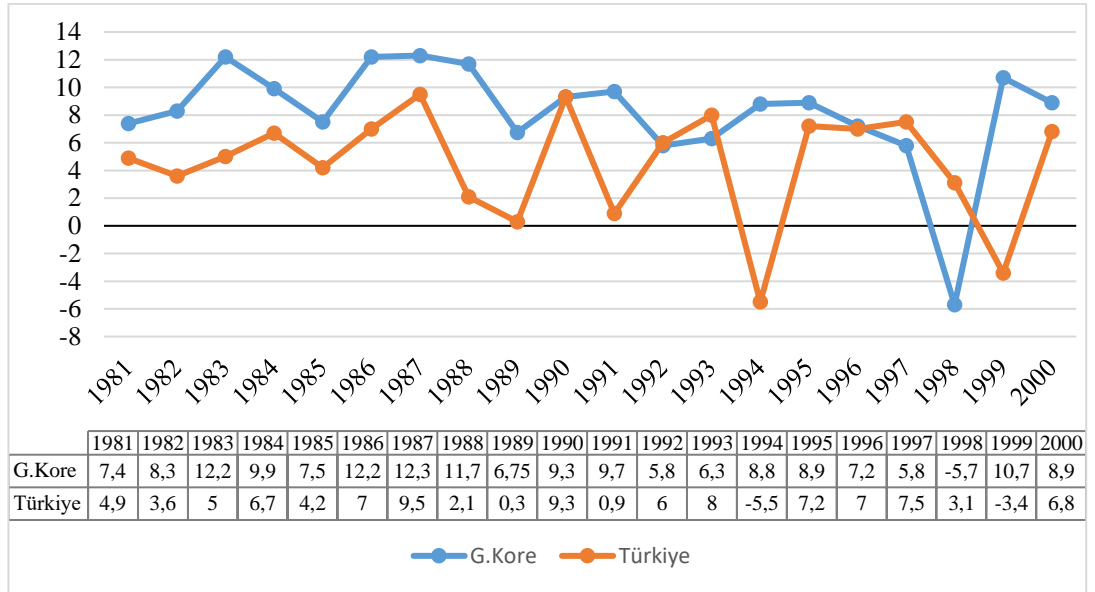
Grafik 8: 1963 ve 1980 Yıl Aralığı Güney Kore ve Türkiye’de GSYH Artış Hızları



Kaynak: Dolanay ve Oğuztürk, 2018: 691-693 ; worldbank.org ; tuik.gov.tr (E.T: 16.05.2022)

*Türkiye’nin 1963 ve 1967 yılları değişim oranı 1968 baz yılı fiyatlarıyla, 1969 ve 1980 yılları değişim oranı 1987 baz yılı fiyatlarıyla TUIK verilerinden derlenmiştir. Türkiye’nin 1968 yılı GSYH artış yüzdesi verisine worldbank.org’dan erişilmiştir.

Grafik 9: 1981 ve 2000 Yıl Aralığı Güney Kore ve Türkiye’de GSYH Artış Hızları

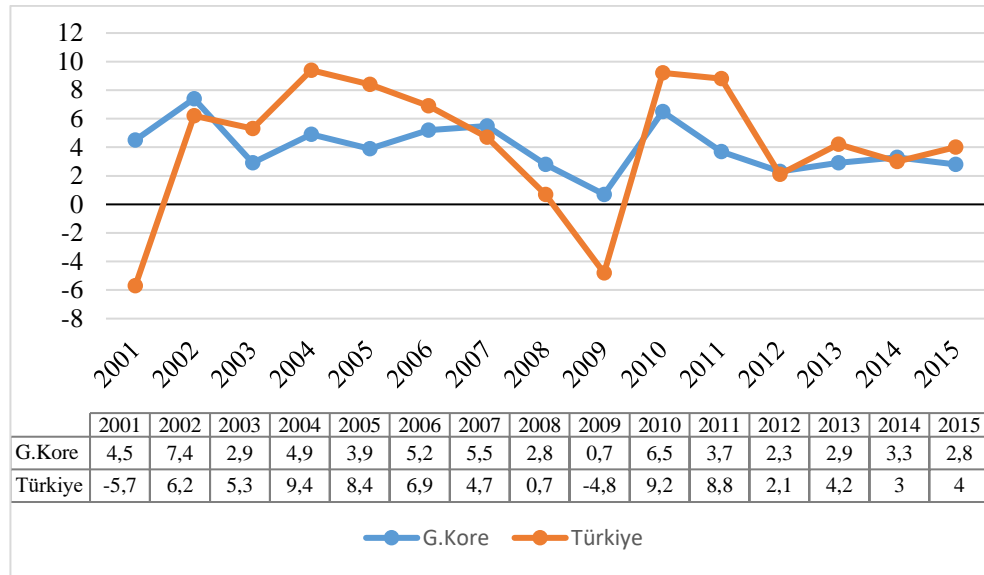


Kaynak: worldbank.org (16.05.2022)

* Türkiye’nin GSYH artış oranı 1997 baz yılı fiyatları esas alınarak belirlenmiştir.

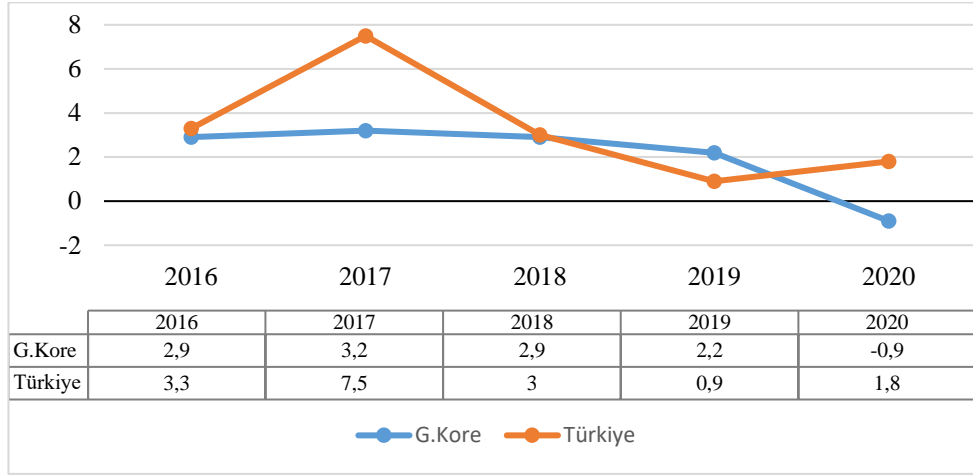
Güney Kore’de 1980 ve 2000 yılları arasında, 1980’de eksi bir büyüme olmuş fakat derhal toparlama dönemine geçilerek 1997 Asya Krizi’ne kadar yine yüksek büyüme oranları gerçekleşmiştir. Kriz ertesini yıl olan 1998 yılında ekonomik büyüme oranı eksi 5,71 olarak gerçekleşmişse de 1981 yılında olduğu gibi 1999’da durum hemen toparlanmıştır. Türkiye’de ise istikrarsız büyüme bu dönemde de devam etmiştir. 2000’li yıllara geldiğinde Güney Kore’de önceki dönemlerde olduğu gibi çok yüksek büyüme oranları gerçekleşmemiş çünkü ülke bir doyum noktasına erişerek tam bir gelişmiş ülke statüsüne geçmiştir. 2008 Krizi tüm dünyada olduğu gibi Güney Kore ekonomisinde de kendini belli etmişse de eksi bir ekonomik büyüme yaratacak kadar etki göstermemiştir. Türkiye’de ise süreklilik kazanamayan ekonomik büyüme ve kırılğan yapıya sahip ekonomik yapı dolayısıyla krizi takip eden 2009 yılında eksi 4,9 oranında bir ekonomik büyüme gerçekleşmiştir (Dolanay ve Oğuztürk, 2018: 694-698).

Grafik 10: 2001 ve 2015 Yıl Aralığı Güney Kore ve Türkiye’de GSYH Artış Hızları



Kaynak: worldbank.org (E.T: 16.05.2022)

Grafik 11: 2016 ve 2020 Yıl Aralığı Güney Kore ve Türkiye’de GSYH Artış Hızları



Kaynak: worldbank.org (16.05.2022).

Daha önce söz edildiği üzere, Güney Kore’de önceki yıllarda erişilen yüksek büyüme oranlarına yakın tarihte ulaşılamaması ekonominin belli bir doygunluğa ulaşmasıyla açıklanabilmektedir. 2019 yılında dünyayı etkisi altına alan Kovid 19 virüsü sonrası 2020 yılında hemen hemen tüm dünya ekonomisinde olumsuz sonuçlar meydana gelmiş ve Güney Kore’de bu ülkelerden biri olmuştur. Virüsün etkisiyle Güney Kore ekonomisinde çok uzun bir aradan sonra tekrar eksi bir büyüme oranı gerçekleşmiştir. Türkiye’de ise düşük bir oranda gerçekleşmiş olsa da bir önceki yıla göre büyüme oranı artmıştır.

1.2.Enflasyon Oranları

Tablo 16: Güney Kore ve Türkiye’de 1960 ve 1980 Dönem Aralığı TÜFE Yıllık Değişimleri %

YILLAR	GÜNEY KORE	TÜRKİYE
1960	-	7,4
1962	-	3,8
1964	-	0,8
1966	12	5,5
1968	11,3	4,1

1970	16,9	11,8
1972	11,9	15,3
1974	24,8	15,4
1976	15,4	16,4
1978	14,7	53,30
1980	28,7	101,4

Kaynak: Çakmak, 2016: 159 ; www.tuik.gov.tr (E.T: 21.05.2022)

Güney Kore, 1960'lı yılların başından 1981 yılına kadar Asya ülkelerinin arasında yüksek enflasyonlu ülkelere biri olarak yer almıştır. Petrol fiyatlarında yaşanan artışlar, tarım ürünlerinden elde edilen düşük hasatlar, yüksek yatırım düzeyi dolayısıyla sanayide meydana gelen yüksek kapasite ve bunun yanında ihracatta meydana gelen hızlı genişlemenin sebep olduğu toplam talepteki aşırı artış, ülkedeki yüksek enflasyonun nedenleri arasında gösterilebilmektedir. 1980 döneminde devlet liderinin suikast sonucu öldürülmesi ile meydana gelen siyasal ve ekonomik kargaşa dolayısıyla enflasyon oranının yüzde 28,7'ye yükselmesi sonucu, Güney Kore hükümeti bu yıldan itibaren istikrar politikaları uygulamaya başlamıştır (Çakmak, 2016: 158).

Tablo 17: Güney Kore ve Türkiye'de 1981 ve 1989 Dönem Aralığı TÜFE Yıllık Değişimleri %

YILLAR	GÜNEY KORE	TÜRKİYE
1981	21,3	34
1982	7,1	28,4
1983	3,4	31,4
1984	2,2	48,4
1985	2,3	45

1986	2,8	34,6
1987	3,1	38,9
1988	7,1	73,7
1989	5,7	63,3

Kaynak: Çakmak, 2016: 159 ; www.tuik.gov.tr (E.T: 21.05.2022)

Tablo 18: Güney Kore ve Türkiye’de 1990 ve 2000 Dönem Aralığı TÜFE Yıllık Değişimleri %

YILLAR	GÜNEY KORE	TÜRKİYE
1990	8,5	60,4
1994	6,3	125,5
1995	4,5	76
1996	4,9	79,8
1997	4,4	99,1
1998	7,5	69,7
1999	0,8	68,8
2000	2,3	39

Kaynak: Doğan ve Özekicioğlu, 2005: 153

Tablo 19: Güney Kore ve Türkiye’de 2005 ve 2021 Dönem Aralığı TÜFE Yıllık Değişimleri %

YILLAR	GÜNEY KORE	TÜRKİYE
2005	2,78	8,18
2010	2,98	8,58

2015	0,7	7,66
2020	0,55	12,26
2021	2,4	19,42

Kaynak: Korea National Statistical Office, kostat.go.kr ; tuik.gov.tr (E.T: 30.05.2022)

1981 yılından itibaren ekonomik istikrar önlemleri olumlu sonuç vermeye başlamış ve enflasyon tek hanelere düşmeye başlamıştır. Bunun yanı sıra yurt içi ve yurt dışı faktörler de enflasyonun düşmesinde rol oynamıştır. Düşük enerji ve hammadde fiyatları, ABD Doları'nın değer kaybına uğraması ve düşük faiz oranları ithal girdi maliyetlerinin azalmasına ve buna paralel olarak da fiyat istikrarının sağlanmasına katkı sağlamıştır (Çakmak, 2016: 158).

1990'lı yıllardan günümüze kadar Güney Kore'de enflasyon oranı yüzde 10'unun üzerine çıkmamış, ülke bu konuda başarılı bir performans sağlamıştır. Nitekim, 1997 Asya Krizi'nin ardından 1998 yılında finansal bir krize düşülmüş bu durumda dahi enflasyon yüzde 7,5 seviyesinde kalmıştır. Dolayısıyla Güney Kore, enflasyon ile büyüyen bir ülke olmayıp, enflasyon oranlarında istikrar yakalamıştır (Oğuztürk vd., 2017: 1208).

Türkiye ekonomisi ise planlı ekonomiye geçilen 1963 yılından itibaren 1970'lere kadar ılımlı bir enflasyon sergilerken, 1970'li yıllar itibariyle yüksek enflasyon rakamları sergilemeye başlamıştır. 1980 sonrası dönemde ise sık sık yaşanan makro ve mikro ekonomik şoklar sistematik krizlere sebep olmuş, bu krizler ise kronik enflasyona yol açmıştır. Dolayısıyla da Türkiye'de yüksek enflasyona bağlı olarak ekonomik büyüme reel anlamda düşük kalmış ve istikrarsız bir büyüme dinamiğine sahip olmuştur (Tarı ve Kumcu, 2005: 172).

1.3.İşsizlik Oranları

Tablo 20: Güney Kore ve Türkiye’de 1963 ve 1970 Dönem Aralığı İşsizlik Oranları %

YILLAR	GÜNEY KORE	TÜRKİYE
1963	8,1	3,4
1964	7,7	3,5
1965	7,3	3,7
1966	7,1	3,6
1967	6,1	4,8
1968	5,0	5,2
1969	4,7	5,9
1970	4,4	6,4

Kaynak: Kavurmacı, 2021: 997 ; Apaydın, 2018: 171

Güney Kore’de planlı ekonomiye geçişle birlikte sadece ekonomik yapıda değil aynı zamanda emek piyasalarında da değişimler meydana gelmiştir. Ekonomide yaşanan olumlu gelişmelere paralel olarak yeni sanayi dalları kurulmuş ve bu sanayi dallarında istihdam edilen yüksek miktarda işgücü sayesinde işsizlik oranlarında düşüş görülmüştür (Kavurmacı, 2021: 997).

Tablo 21: Güney Kore ve Türkiye’de 1971 ve 1980 Dönem Aralığı İşsizlik Oranları %

YILLAR	GÜNEY KORE	TÜRKİYE
1971	4,4	6,8
1972	4,5	6,3
1973	3,9	6,8

1974	4,0	7,3
1975	4,1	7,6
1976	3,9	9,0
1977	3,8	10,0
1978	3,2	10,1
1979	3,8	8,9
1980	5,2	8,3

Kaynak: Kavurmacı, 2021: 997 ; Apaydın, 2018: 171

Tablo 22: Güney Kore ve Türkiye’de 1982 ve 2000 Dönem Aralığı İşsizlik Oranları %

YILLAR	GÜNEY KORE	TÜRKİYE
1982	4,4	7,2
1984	3,8	7,8
1986	3,8	8,1
1988	2,5	8,4
1990	2,5	8
1994	2,4	8,5
1996	2,1	6,6
1998	7,0	6,9
2000	4,2	6,5

Kaynak: Kavurmacı, 2021: 997 ; Apaydın, 2018: 171

Tablo 23: Güney Kore ve Türkiye’de 2005 ve 2021 Dönem Aralığı İşsizlik Oranları %

YILLAR	GÜNEY KORE	TÜRKİYE
2005	3,8	10,6
2010	3,7	11,9
2015	3,6	10,3
2020	4	13,2
2021	3,6	12,0

Kaynak: Apaydın, 2018: 171 ; Korea National Statistical, kostat.go.kr ; tuik.gov.tr (E.T: 30.05.2022)

Türkiye’de de 1970’li yıllara kadar işsizlik oranları yüzde 2 ile 6 arasında seyretmiş ve bu yıllara kadar ciddi bir işsizlik oranı artış gözlemlenmemiştir. İşsizlik 1970’lerde bir sorun var olmuşsa da esasen 2000’li yıllarda kendini göstermeye başlamıştır. İşsiz nüfusa bakıldığında ise yüksek öğrenim mezunu bireylerin daha fazla işsiz kaldığı gözlemlenmektedir. Dolayısıyla Türkiye’deki eğitim sisteminin teoride ve uygulamada farklılık göstermesi işsizliğin sebep olduğu etkenlerden biri olarak sayılabilmektedir (Apaydın, 2018: 170-194).

1.4.Dış Ticaret Dengeleri

Güney Kore planlı döneme geçtikten sonra, hükümet politikalarının rolü ile kayda değer ve emsal oluşturabilecek makro ekonomik performanslar göstermiş fakat bunun yanında 1985 yılına kadar dış ticaret açığı ile karşı karşıya kalmıştır. Bu duruma bir neden olarak kaynak yetersizliği gösterilebilse de, esas sebep ihracat yapan yerli firmaların, ihtiyaç duyduğu hammadde ve sermaye malı ithal etmesi ile meydana gelen ithal girdi artışı olmuştur. Daha önce söz edildiği üzere, ülkede 1980’lerden itibaren istikrar önlemleri politikaları uygulanmaya başlanmış ve söz konusu istikrar önlemleri 1980’li yılların ortalarından itibaren olumlu sonuçlar vermiştir. Zaten ihracat odaklı bir politika yürütülen ülkede ilgili dönem itibariyle istikrar politikası uygulanması, Güney

Kore'nin 1986 yılında ilk dış ticaret fazlasını vermesi ile sonuçlanmıştır (Çakmak, 2016: 158-159).

Güney Kore'de günümüze kadar sürecek olan bu başarı tablosu, ülkenin ihracat kalemlerinin otomotiv gibi katma değeri yüksek ürünler olmasından kaynaklanmaktadır. Ayrıca ülkede milli markalı ürün üretilip ihraç edildiğinden dolayı dışa bağımlılık az olup, ithalat ihracat ile birlikte artmamaktadır.

Türkiye'de, geçmişte uygulanan ithal ikameci sanayileşme stratejisi ödemeler dengesinde olumlu bir sonuç yaratamamıştır. İthal girdi zamanla artarken, bu girdilerin kullanıldığı ürünlerin üretiminin iç talebe uygun olarak yapılması, diğer bir değişle ihracata yönelik üretim yapılmaması sanayinin ihtiyaç duyduğu dövizin elde edilememesi ile sonuçlanmıştır. Dolayısıyla da dış ticaret dengesi sürekli olarak kötüye doğru gitmiş, 1977'den sonra ise istikrar önemli ölçüde bozulmuştur (Savrul vd., 2013: 68-69).

Az gelişmiş veya gelişmekte olan ülkeler, yeterince ilerleme kaydetmiş sanayilerinin olmaması dolayısıyla, genel olarak emek yoğunluklu ürün veya tarımsal ürün ihraç etmektedirler. Bu tip ülkeler, teknoloji geliştirme yeteneğini yeterli seviyede kazanamadıkları için ihtiyaç duyulan teknoloji yoğunluklu ürünleri yurt dışından ithal etmek suretiyle edinmektedirler. Dolayısıyla bu durum, az gelişmiş veya gelişmekte olan ülkelerde dış ticaret açıkları oluşturmaktadır. Bugün gelişmekte olan ülke statüsünde olan Türkiye'de ihracata dayalı sanayileşme stratejisine geçilmiş olmasına rağmen teknoloji yoğunluklu ürünler genel ekseriyetle ithal edildiği için dış ticaret açığı günümüze dek süregelmiştir (Ketboğa, 2019: 209-213).

Otomotiv, katma değeri yüksek bir sektör olmasından kaynaklı dış ticaret açığının azalmasında önem arz edebilecek bir sektördür. Otomotiv ihracatı, Türkiye'nin ihracat kalemlerinin arasında ilk sıralarda yer almasına rağmen, ülke kendi markasını üretilip ihraç edememektedir. Türkiye'nin, Ortadoğu ve Avrupa pazarlarına yakın ve birçok ülkeye göre güvenilir bir ülke olması, işçilik maliyetleri Türkiye'ye nazaran yüksek olan yabancı ülke otomotiv üreticisi firmaların, Türkiye'de yurtdışı sermayeli üretim tesisi kurmalarına zemin hazırlamaktadır. Söz konusu firmalar yurtdışında ürettikleri farklı parçaları Türkiye'ye ithal edip ara mal olarak kullandıklarından, Türkiye'nin ihracatı ithalata bağımlı kalmaktadır. Bu durumdan yola çıkarak, ihracat arttıkça ithalat da artmakta ve otomotiv ihracatı Türkiye'de dış ticaret açığının

kapanmasında olması gerektiğinden daha az bir fayda sağlamaktadır (Ketboğa, 2019: 221).

Türkiye’de, otomotiv gibi uluslararası ticarete yüksek paya sahip, katma değeri yüksek sektörlerin hedef sektör belirlenmesi gerekmektedir. Daha önce Güney Kore’de öncelikli sektörler saptanmış hem hükümet hem özel sektör iş birliği içinde çalışarak ilgili sektörleri ihracata yönelik üretim yapısı ile geliştirilmiştir. Hedef sektörler üzerinde yoğunlaşarak, bu alanlarda üretimin ve ihracatın artırılması, dış ticarete ihracatın ithalatı karşılama oranını yükseltecektir. Böylelikle ihracatla ithalat arasındaki fark artabilecek, dış ticaret açığı bir süre sonra azalabilecektir. Ayrıca bütçeden Ar-ge çalışmaları için ayrılan pay artırılıp, Ar-ge çalışmalarına hız verilmesi ve teknoloji geliştirme yeteneğinin kazanılması yoluyla yerli marka üretilmesi takdirinde, otomotiv ihracatı ülkenin dış ticaret açığının azalmasında önemli bir rol oynayabilecektir (Ketboğa, 2019: 221).

Tablo 24: Güney Kore ve Türkiye’de 1960 ve 1980 Dönem Aralığı Dış Ticaret Dengesi (Milyon ABD Doları)

YILLAR	GÜNEY KORE	TÜRKİYE
1960	-273	-147
1962	-335	-238
1964	-245	-126
1966	-430	-227
1968	-836	-267
1970	-992	-359
1972	-574	-677
1974	-1.938	-2.245
1976	-590	-3.168
1978	-1.780	-2.310
1980	-4.384	-4.999

Kaynak: Çakmak, 2016: 159 ; Batmaz, 2021: 779

Tablo 25: Güney Kore ve Türkiye’de 1980 ve 1989 Dönem Aralığı Dış Ticaret Dengesi (Milyon ABD Doları)

YILLAR	GÜNEY KORE	TÜRKİYE
1981	-3.849	-4.230
1982	-2.827	-3.096
1983	-1.849	-3.507
1984	-1.089	-3.623
1985	-19	-3.385
1986	4.299	-3.648
1987	7.529	-3.967
1988	11.283	-2.673
1989	4.597	-4.167

Kaynak: Çakmak, 2016: 159 ; Savrul vd., 2013: 66-67 ; tuik.gov.tr (E.T: 30.05.2022)

Güney Kore’de ihracat yapısının emek yoğunluklu ürünlerden, ağır ve kimya sanayi ürünlerine kayması sonucu ihracat artmış ve dolayısıyla da ülke, 1980’li yılların ortalarından itibaren dış ticaret fazlası vermeye başlamıştır. 1987 yılında ithalat, döviz kuru ve finans sektöründeki serbestleşmeler ile verimlilik ve rekabet edebilirliğin arttırılabilmesi hedeflenmiş fakat ithalattaki serbestleşmeler ilerleyen süreçte yeniden bir dış ticaret açığı yaratmıştır. 1997 Asya Krizi’nden sonra tekrar bir toparlanma süreci olmuş, serbestleşmeler daha sağlam bir zeminde artmaya devam ederek 1998 yılı itibari ile dış ticaret fazlası verilmeye 2008 yılına kadar devam edilmiştir.

Söz edildiği üzere, Güney Kore’de 1998 yılından sonra devamlı suretle dış ticaret fazlası verilmiş ve 2008 yılına kadar bu durum devam etmiştir. 2008 yılında 13,27 milyar dolar dış ticaret açığı verilmiş, 2009 yılı ise 40,45 milyar dolar dış ticaret fazlası ile kapatılmıştır.

Tablo 26: Güney Kore ve Türkiye’de 2002 ve 2021 Dönem Aralığı Dış Ticaret Dengesi (Milyon ABD Doları)

YILLAR	GÜNEY KORE	TÜRKİYE
2002	10.341	-15.508
2005	23.182	-43.297
2008	13.267	-69.936
2010	41.172	-71.661
2015	44.087	-63.391
2019	39.073	-29.476
2020	45.248	-49.856
2021	29.404	-46.158

Kaynak: trademap.org (E.T: 02.06.2022)

Tablo 24’den görüleceği üzere, 1960’lı yıllarda Güney Kore ve Türkiye dış ticaret açığı veren ülkeler konumunda iken, yıllar geçtikçe ülkelerin dış ticaret açığının boyutu kıyaslanamayacak şekilde farklı bir hâl almıştır. İlerleyen süreçte Güney Kore dış ticaret fazlası veren ülke konumuna geçmiş, Türkiye günümüzde dahi henüz dış ticaret fazlası veren bir ülke olamamıştır.

2. MİKRO KIYASLAMALAR

2.1.Devlet Rolünün ve Kalkınma Planlarının Kıyaslanması

Güney Kore’de, 1960’lı yıllardan itibaren hükümet tarafından otomotiv sanayi dahil olmak üzere aşamalı olarak çeşitli sanayi kollarında uygulanan politikalar, sanayileşmenin başlamasında ve gelişmesinde, hızlı ihracat artışlarında ve ürünlerin kalitelerinin artırılmasında büyük bir paya sahiptir. Ülkede, bizzat devlet tarafından öncelikli sektörler seçilmiş ve bu öncelikli sektörler için Cheabol denilen büyük aile şirketlerine 1980’li dönemlere kadar kamunun elinde bulunan bankalar aracılığıyla finansal destekte bulunulmuştur. Otomotiv endüstrisinde ithal edilen teknolojinin

içselleştirilmesi döneminden, teknoloji geliştirebilme kabiliyetinin kazanıldığı döneme kadar, ülke potansiyeli sürekli göz önünde tutulmuş, ülke içinde üretilen otomotiv sanayi ürünlerine belirli bir miktar yerli katkı payı sınırı getirilmiştir. Teknoloji ithalatının lisans sözleşmeleri ile yapıldığı dönemde, ülke içinde kurulacak fabrikalarda yabancı ortaklara hisse oranı sınırlaması getirilen ülkede, mevzu bahis firmalara aynı zamanda belli bir hedef sayı doğrultusunda ihracat gerçekleştirme sınırı da getirilmiştir.

Ekonomik Planlama Kurulu aracılığıyla, 1962 yılından 1990'lı yılların sonuna kadar uygulanan beşer yıllık kalkınma planları aracılığıyla bilinçli bir hedef çizelgesi oluşturulmuştur. Kademeli ve ulaşılabilir planlar hizasında devlet, yerli firmalarını uluslararası firmalar karşısında rekabet gücünü en başta kazabilmeleri ve sonrasında ise koruyabilmeleri için destekleyici bir rol üstlenmiştir. Ulusal gelirden Ar-ge için ayrılan pay devamlı arttırılmış, çeşitli kurumların açılması yoluyla kamunun çalışmaları ile başlayan süreç, sonraki süreçte özel sektörün payının arttırılması ile devam ettirilmiştir.

Güney ve Kuzey'in ayrıldığı dönem sonrası süreçteki Güney Kore'ye bakıldığında, ülkenin az gelişmiş bir ülke statüsünde olduğu görülmektedir. Azimli iş gücü, kısa ve isabetli devlet politikaları ile ekonomik başarılar elde etmeye başlayan Güney Kore, 1997 Asya Krizi'ne kadar gerek ekonomik büyüme rakamları gerekse üretim rakamları açısından oldukça hızlı bir artış ivmesi yakalamıştır. Bu ivme, Asya Krizi ile bir sekteye uğramışsa da, 1999 ve 2000'li yıllarda toparlanma süreci hızlı bir şekilde gerçekleşmiştir. 1996 yılında, OECD ülkelerine katılan Güney Kore, son olarak ise 2008'de dünya çapında yaşanan krizden diğer dünya ülkelerine görece daha az etkilense de bu süreçten sonra ülke ilk yıllarındaki o büyük artış oranlarına sahip olamamıştır. İlk yıllarına oranla sayısal verilerdeki artış ivmesinin azalması, ülkenin ekonomik olarak artık belli bir büyüklüğe ulaşması ile açıklanabilmektedir.

Güney Kore 1978 yılında alt orta gelirli ülke statüsüne, 1988 yılında üst orta gelirli ülke statüsüne geçmiştir. Türkiye de düşük gelirli ülke statüsünden alt orta gelirli ülke statüsüne geçerken yüksek bir büyüme hızı sergilemiş ve 1975 yılında alt orta gelirli ülke statüsüne sahip olmuştur. Burada dikkat çeken nokta ise Türkiye'nin üst orta gelirli ülke statüsüne sahip olduğu 2004 yılından bir yıl önce Güney Kore yüksek gelirli ülke statüsüne erişmiş olması, Türkiye'nin ise gelişmekte olan ülke statüsünü devam ettirmesidir.

Türkiye’de Cumhuriyet’in ilk yılları, otomotiv sanayi ürünü veya parça ve aksam üretmek için gerekli olan altyapının mevcut olmadığı, otomobil üretiminde kullanılan en küçük parçanın dahi yurtdışından gümrüksüz getirildiği zamanlar olarak bilinmektedir. 1928 yılında ülkede, Ford Motor Company’nin fabrika kurmasıyla ithal ve montaj otomobil dönemi başlamıştır. Ülke otomotiv sanayinin temelleri, 1950’li yıllarda atılmış ve 1960 sonu ile 1970’li yılların başında lisans anlaşmaları ile kurulan montaj fabrikaları sayesinde gelişim göstermeye başlamıştır (Engin ve Polat, 2010: 36).

Bilindiği üzere Türkiye, Güney Kore ile aynı zamanlarda planlı döneme geçmiş ve ülkede Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı ile 1964 Montaj Sanayi Talimatı yürürlüğe girmiştir. Teşvik sisteminin üretici firmalar için cazip hâle gelmesiyle birlikte birçok yeni üretici firma sektöre dâhil olmuş fakat talimat ile belirlenen yerli katkı oranına ulaşamamalarından ve bu duruma bağlı olarak ithalat izinleri kaldırılmasından dolayı, sektöre yeni giren birçok firma sektörden çekilmek zorunda kalmıştır. 1980 döneminde ise Montaj Sanayi Talimatı kaldırılmış, İmalat Sanayi Yönetmeliği yürürlüğe girmiş ve ithalat ile ihracat üzerindeki sınırlayıcı önlemlerin çoğu kaldırılmışsa da, 1990’lı yıllara kadar otomotiv endüstrisinin gelişmesi ve yerli üretimin teşvik edilmesi için ithalat üzerine bir takım sınırlayıcı önlemler konularak koruyucu politikalar izlenmiştir. Lisans anlaşmalarına bakıldığında ise 1970’li yıllarda meydana gelen teknik iş birliği, 1980’li yıllarda getirilen serbestleşmeler ile ekonomik iş birliğine dönüşmüştür. 1990’lı yıllar, Türk otomotiv endüstrisinin gelişmesinde çok büyük bir paya sahip olan Gümrük Birliği’ne katılım dönemi olmuş, birliğe üye ülkeler ile olan dış ticarete uygulanan gümrük tarifelerinin kaldırılması ile Türk otomotiv sektörü yeniden yapılanmıştır (Engin ve Polat, 2010: 36-37).

En nihayetinde, Güney Kore özelde otomotiv endüstrisinde genelde ise ülke sanayisinde bilinçli ve planlı bir şekilde hareket etmiştir. Sanayileşmede gerekli olan adımlar teker teker atılmış ve hükümet firmalarını desteklemiştir. Türk otomotiv sektörünün gelişmesi ve Güney Kore’de olduğu gibi bir atılım yaşayabilmesi için devletin bir takım yeni düzenlemeler getirmesi gerekmektedir. Sektöre uygulanan teşviklerin artırılması, Güney Kore’de olduğu gibi teknoloji geliştirme ve Ar-ge çalışmaları için bütçeden büyük bir pay ayrılması, sektör üzerinden alınan vergilerin ise azaltılması devlet tarafından uygulanacak bir takım destek politikaları olarak örnek gösterilebilmektedir. Türk otomotiv endüstrisinin büyük oranda ithalata bağımlı olması sektörün önünde gelen

sorunlardan biri olarak bilinmektedir. Ülkede yan sanayinin gelişmiş durumda olması sektörün bir avantajı iken, ana sanayi ile uyumlu çalışmaması ise sektörün bir eksikliği olarak bilinmektedir. Hükümetin bu konuda da birleştirici birtakım önlemler alması ve ana sanayi ile yan sanayi arasında bir köprü oluşturup ürün geliştirme konusunda firmalara finansal destekte bulunması, ithalata olan bağımlılığın azaltılmasında üstlenici rol alabilecektir.

Tablo 27:Güney Kore’de Uygulanan Kalkınma Planları ve Planların Kapsadığı Hedefler

<p>Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı 1962-1966</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Kendi kendine yetebilen ve emek yoğun üretime dayalı hafif sanayi, • İhracata dayalı ekonomik büyüme.
<p>İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı 1967-1971</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Demir-çelik, makine ve kimya alanlarında ithal ikameci sanayinin kurulması, • Mevcut sanayinin modernize edilmesi ve ilk plandaki hedeflerin tamamlanması için sıkı devlet kontrolü ile yabancı sermaye kullanımına izin verilmesi, • Kırsal kesimin kalkındırılması.
<p>Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı 1972-1976</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Tamamıyla ihracata dönük üretim yapısı, hafif sanayiden ağır ve kimya sanayine geçiş, • Katma değeri yüksek sektörler olan elektronik, otomobil ve gemi yapımına önem verilmesi, • Ölçek ekonomisinden yararlanmak için az sayıda olan büyük aile şirketlerine hükümet tarafından destek verilmesi.
<p>Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı 1977-1981</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Küresel ölçekte rekabet edebilir sanayi, • Vasıflı iş gücüne dayanan teknoloji yoğunluklu ağır sanayinin teşvik edilmesi ve sanayinin verimliliğinin artırılması, • Ağır sanayi, gemi inşası ve kimya sanayinin ülke ekonomik büyüme oranlarındaki ve toplam ihracat

	<p>içindeki paylarının yüzde 40 ile 50 seviyesinde arttırılması.</p>
<p>Beşinci Beş Yıllık Kalkınma Planı 1982-1986</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Ağır ve kimya sanayinden teknoloji yoğun sanayi kollarına geçilmesi ve ileri teknoloji ürün ihracatının merkeze alınması, • Kronik hâle gelen dış ticaret açığına müdahale.
<p>Altıncı Beş Yıllık Kalkınma Planı 1987-1991</p>	<ul style="list-style-type: none"> • İthalat üzerindeki kısıtlamaların kaldırılması, • Milli gelirden Ar-ge harcamaları için ayrılan payın arttırılması, • Daha önce önem verilemeyen küçük ve orta boy işletmelere devlet desteğinin sağlanması, • Sosyal refahın arttırılması ve dengeli büyüme.
<p>Yedinci Beş Yıllık Kalkınma Planı 1992-1996</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Ülkede milenyum çağına kadar ileri sanayi ekonomisinin oluşturulması, • Biyo-teknoloji, optik, uzay teknolojisi, mikro-elektronik gibi ileri teknoloji alanlarında gelişim gösterilmesi, • Devlet müdahalesinin azaltılması ve ekonomide özel sektörün rolünün arttırılması.

Kaynak: T.C Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı Sanayi ve Verimlilik Genel Müdürlüğü, 2020: 17 ; Hava, 2021: 2189-2190 ; AYTEKİN, 2015: 69-71

Bilindiği üzere Güney Kore ve Türkiye sırasıyla 1962 ve 1963 yılları olmak üzere aynı dönemlerde planlı ekonomi modeline geçmişlerdir. Türkiye’de uygulanacak kalkınma planları “Devlet Planlama Teşkilatı” tarafından, Güney Kore’de “Ekonomik Planlama Kurulu” tarafından oluşturulmuştur. Günümüzde Güney Kore gelişmiş ülke statüsünde bir ülke olup, katma değeri yüksek ürünler üretiyor ve ihraç ediyorken, Türkiye gelişmekte olan ülke statüsünü hâlen daha sürdürmektedir. Dolayısıyla uygulanan kalkınma planlarının birbirleriyle kıyaslanması, Türkiye için bugün dahi yol gösterebilecek çıkarımların yapılabilmesi adına önem taşımaktadır.

Güney Kore’de, 1997 Asya Krizi’nin ardından beş yıllık plan uygulamasına son verilmiş ve kısa vadeli planlara geçilmiştir (Keskin, 2021: 4). Güney Kore hükümeti büyük aile şirketlerine destek verirken belirlenen hedeflerin yerine getirilip getirilmemesi konusunda sıkı denetimler yapmış, yerine getirilmeyen hedefler için ise caydırıcı yaptırımlar uygulamıştır. Bankaların 1980’lerin başlarına kadar devlet kontrolünde olması, Güney Kore hükümetinin özel sektör işletmelerini devlet işletmeleri gibi kontrol edebilmesine olanak sağlamıştır (Aslan ve Taner, 2016: 33-34).

Türkiye’de, 1954 ve 1958 dönemlerinde yaşanan bunalım, ithal ikameci ve planlı kalkınma modeline geçilmesine gereklilik yaratmış ve IMF destekli olarak 1958 yılında uygulamaya konulan İstikrar Kararları ile uygulanmaya başlanan ithalat rejimi, planlı dönemde uygulanacak ithal ikameci sanayileşmenin zeminini oluşturmuştur. 1961 yılı itibari ile son bulan istikrar ve uyum politikaları, ekonomiyi genişleme sürecine hazır bir konuma getirmiştir. Dolayısıyla, Devlet Planlama Teşkilatı’nın kurulması ile birlikte, 1960 ve 1962 yılları boyunca geliştirilen Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı, 1963 yılında uygulamaya başlamış ve böylelikle de Türkiye 1963 yılında resmen planlı ekonomiye geçiş yapılmıştır (Eşiyok, 2008: 113).

Tablo 28: Türkiye’de Uygulanan Kalkınma Planları ve Planların Kapsadığı Hedefler

<p>Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı 1963-1967</p>	<ul style="list-style-type: none"> • İthal ikameci sanayileşme stratejisi ile ödemeler bilançosunu sağlıklı bir yapıya kavuşturulması, • Montaj Sanayi Talimatnamesi ile üretimde ithalatın ve ithalatın sebebiyet verdiği bağımlılığın en aza indirgenmesi ve yerli üretimin arttırılması.
<p>İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı 1968-1972</p>	<ul style="list-style-type: none"> • İthal ikameci sanayileşme devam ettirilirken ara mal üretimine önem verilmesi, • Memleketin imkânlarının tam kullanılması ve taşıt talebinin yerli imalat gerçekleştirilerek sağlanması.

<p>Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı 1973-1977</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Sanayileşerek büyüme, • Otomotiv sanayi ürünlerine olan talebin yerli üretim ile karşılanması, küçük üreticilerin birleştirilmesi ve daha çok aksam ve parça üretimine önem verilmesi.
<p>Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı 1979-1983</p>	<ul style="list-style-type: none"> • İhracata önem veren ve dışa açık bir ekonomi modeli, serbest dış ticaret, yabancı sermayenin ülkeye çekilmesi. • İthalatın azaltılması ile dışa bağımlılığın en aza indirilmesi • İmalat Sanayi Yönetmeliği ile sanayi ürünlerinin kalitesinin artırılması,
<p>Beşinci Beş Yıllık Kalkınma Planı 1985-1989</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Serbest dış ticaret ve yabancı sermaye politikası, • İhracata önem veren, dışa açık bir ülke için bu yönde kalkınma politikaları merkeze alınması, • Devletin piyasaya müdahalesinin en aza indirilmesi.
<p>Altıncı Beş Yıllık Kalkınma Planı 1990-1994</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Ar-ge çalışmalarının artırılması, • Enflasyonun düşürülmesi.
<p>Yedinci Beş Yıllık Kalkınma Planı 1996-2000</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Türk sanayinin küresel ölçekte rekabet edebilirlik kazanması, • Dünya ile uyumlaşma.
<p>Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı 2001-2005</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Ekonomik istikrarın sağlanması, • Rekabet gücünün artırılması, • AB'ye tam üyelik için sınıai mevzuatın uyum sorununun ortadan kaldırılması, teknoloji ve ticari iş birliğine imkân oluşturulması.
<p>Dokuzuncu Beş Yıllık Kalkınma Planı 2007-2013</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Rekabet gücünde sürdürülebilirlik, • Üretimde yetkinlik, • Teknoloji geliştirmede ve Ar-ge çalışmalarında yetkinlik,

	<ul style="list-style-type: none"> • Otomotivde ana ve yan sanayi arasında iş birliğinin geliştirilmesi.
<p style="text-align: center;">Onuncu Beş Yıllık Kalkınma Planı 2014-2018</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Çevreye duyarlı ürün üretimine olanak sağlayan teknoloji geliştirme çalışmalarının desteklenmesi, • Yazılım, elektrikli makine, elektronik gibi diğer sektörlerle otomotiv sanayinin iş birliği içinde çalışmalar yürütmesi, • Küresel pazarın dikkatini çekecek şekilde özgün tasarımlarla markalaşmanın önünün açılması konusunda devletin özendirici rol üstlenmesi.
<p style="text-align: center;">On birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı 2019-2023</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Ülkenin her alanda verimliliğinin artırılması, • Milli teknoloji hamlesiyle uluslararası düzeyde rekabet gücü kazanılması, • Ekonominin uzun vadede istikrarı ve sürdürülebilirliği için dönüşümü, • Eğitim hamlesiyle beşerî sermayenin, milli teknoloji hamlesiyle teknoloji ve yenilik kabiliyetinin artırılması.

Güney Kore’de beş yıllık kalkınma planları aşamalı ve belirli sektörlerle yoğunlaşarak uygulanırken, Türkiye’de planlar daha bütüncül şekilde uygulanmıştır. Ayrıca Güney Kore’de sektörlerle uygun stratejiler belirlenirken, Türkiye’de yine bütüncül bir yaklaşım sergilenmiş ve tüm sektörlerde aynı anda ithal ikameci sanayiden, ihracat odaklı sanayileşmeye geçilmiştir. Ayrıca Güney Kore’de teknolojiye gereken önemin daha erken verilmesi ve bu konuda süreklilik sağlanması, iki ülke planlarını birbirinden ayıran bir diğer özellik olarak dikkat çekmektedir.

2.2.Motorlu Taşıtların Üretim Adetleri ve İhracatları

Tablo 29 ve Tablo 30’da iki ülke ekonomisinde, planlı döneme geçişle birlikte üretilen motorlu taşıtların tür ve adetleri gösterilmektedir. Görüldüğü üzere Türkiye, ilk yıllarda Güney Kore’ye nazaran daha fazla üretim yapmış fakat 1970’li yıllara gelinceye

dek Güney Kore aradaki farkı kapatıp öne geçmeyi dahi başarmıştır. Tablolarda ilgili yıllarda Türkiye’de üretilen rakamların bir önceki yıla oranla genelde arttığı fakat bu artışın dikkate değer bir artış olmadığı, Güney Kore’de ise üretim rakamlarındaki sıçramanın açıkça görüldüğü dikkat çekmektedir.

Tablo 29: Türkiye’de 1963-1970 Dönem Aralığı Motorlu Taşıtların Üretim Adetleri

Yıllar	Otomobil	Kamyon*	Otobüs**	Traktör	Toplam
1963	30	2.457	643	7.982	11.112
1964	100	3.626	457	7.006	11.189
1965	60	2.650	1.321	6.419	10.450
1966	18	8.734	426	8.969	18.147
1967	1.760	10.552	947	13.976	27.235
1968	2.852	11.678	1.361	15.118	31.009
1969	3.902	13.889	2.061	13.412	33.264
1970	3.660	10.436	1.909	7.518	23.523

Kaynak: Dolanay ve Oğuztürk, 2018: 273

*Kamyonet dâhil. **Midibüs ve minibüs dâhil.

Tablo 30: Güney Kore’de 1962-1970 Dönem Aralığı Motorlu Taşıtların Üretim Adetleri

Yıllar	Otomobil	Kamyon	Otobüs	Motosiklet	Toplam
1962	1.710	891	424	-	3.025
1963	1.063	961	1.169	-	3.193
1964	216	274	1.553	343	2.386
1965	106	418	741	440	1.705
1966	3.117	1.084	2.245	1.417	7.863
1967	4.983	2.718	1.717	4.578	13.896
1968	11.630	5.301	1.632	11.533	30.096
1969	19.494	9.729	2.381	13.739	45.343
1970	14.487	10.604	4.056	12.254	41.401

Kaynak: Dolanay ve Oğuztürk, 2018: 124

Tablo 31 ve Tablo 32, 1970’li dönemlerden 1980’li dönemlere gelinceye dek üretim rakamlarında meydana değişiklikleri göstermektedir. Bir önceki dönem aralığında yaşanan durum ilgili tarih aralığında da gerçekleşmiş ve Türkiye’de motorlu taşıtların üretimindeki artış rakamsal olarak belli bir büyüklüğe sahipken artış yüzdesinin belirli bir ivmede devam ettiği, Güney Kore’nin ise özellikle 1980’li yıllara doğru üretim rakamlarındaki artış yüzdesinin dikkate değer bir şekilde arttığı gözlemlenmektedir.

Tablo 31: Türkiye’de 1971-1979 Dönem Aralığı Motorlu Taşıtl Üretim Adetleri

Yıllar	Otomobil	Kamyon*	Otobüs**	Traktör	Toplam
1971	12.888	9.255	2.529	15.687	40.359
1972	29.628	14.640	4.736	22.893	71.897
1973	46.855	20.397	5.822	32.585	105.659
1974	59.906	22.452	5.845	23.363	113.566
1975	67.291	33.159	6.745	32.365	139.560
1976	62.992	39.913	6.588	36.602	146.095
1977	58.245	34.716	6.696	31.380	131.037
1978	54.085	20.023	4.579	17.673	96.360
1979	43.808	22.751	5.920	14.484	86.963

Kaynak: Dolanay ve Oğuztürk, 2018: 282

*Kamyonet dâhil. **Midibüs ve minibüs dâhil.

Tablo 32: Güney Kore’de 1971-1979 Dönem Aralığı Motorlu Taşıtl Üretim Adetleri

Yıllar	Otomobil	Kamyon*	Otobüs**	Motosiklet	Toplam
1971	12.428	7.511	3.063	12.317	35.319
1972	9.525	6.542	2.581	19.012	27.660
1973	12.751	10.069	3.494	13.851	40.165
1974	9.230	19.179	3.947	11.495	43.851
1975	18.509	14.973	3.808	11.665	48.955
1976	26.701	19.219	3.968	16.798	66.186
1977	43.981	35.263	5.453	32.629	117.326
1978	86.823	63.446	7.279	70.654	228.202
1979	113.356	76.661	12.307	100.469	303.028

Kaynak: Dolanay ve Oğuztürk, 2018: 137

*Kamyonet dâhil. **Midibüs ve minibüs dâhil.

Tablo 33: Güney Kore ve Türkiye’nin 1981-1997 Dönem Aralığı Toplam Motorlu Taşıtl Üretim Adetleri

TÜRKİYE		GÜNEY KORE	
Yıllar	Toplam Motorlu Taşıtl	Yıllar	Toplam Motorlu Taşıtl
1981	72.606	1981	133.084
1982	94.173	1982	162.590
1983	118.702	1983	221.019
1984	138.387	1984	265.361
1985	135.458	1985	378.361
1986	140.975	1986	601.546

1987	174.893	1987	979.739
1988	179.929	1988	1.083.655
1989	164.355	1989	1.129.470
1990	239.015	1990	1.321.630
1991	262.802	1991	1.497.758
1992	344.482	1992	1.730.161
1993	453.465	1993	2.049.968
1994	268.343	1994	2.311.609
1995	326.508	1995	2.526.400
1996	329.337	1996	2.812.714
1997	399.917	1997	3.016.099

Kaynak: Dolanay ve Oğuztürk, 2018: 144-306

Tablo 33'ten açıkça görüleceği üzere iki ülke arasındaki fark 1980'li yıllardan itibaren devamlı surette artmış ve Güney Kore bu dönemde otomotiv sektöründe ismini andıran ülkelerden biri hâlini almıştır. Güney Kore'nin ilgili dönemde motorlu araç üretimi bir önceki yıla göre devamlı olarak artmış ve bu artış 1997 Asya Krizi'ne kadar devam etmiştir. Türkiye'de de genel ekseriyetle üretim bir önceki yıla göre artmış olsa da Güney Kore üretim rakamlarının yanında düşük kalmıştır.

Tablo 34: Güney Kore ve Türkiye'nin 2000-2015 Dönem Aralığı Toplam Motorlu Taşıtların Üretim Adetleri

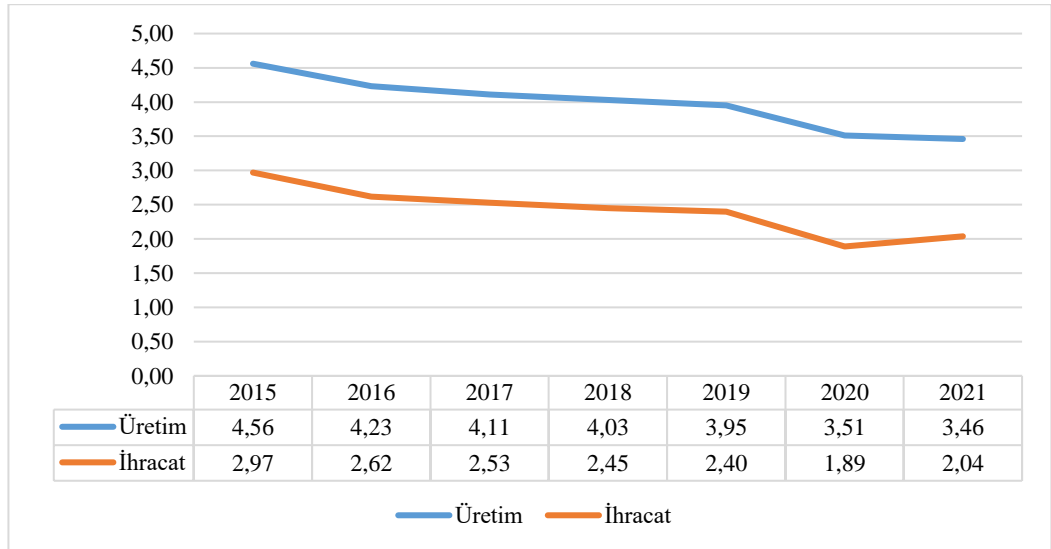
TÜRKİYE		GÜNEY KORE	
Yıllar	Toplam Motorlu Taşıtlar	Yıllar	Toplam Motorlu Taşıtlar
2000	430.947	2000	3.114.998
2001	270.685	2001	2.946.329
2002	346.565	2002	3.147.584
2003	533.354	2003	3.177.870
2004	823.408	2004	3.469.464
2005	879.452	2005	3.699.350
2006	987.780	2006	3.840.102

2007	1.099.413	2007	4.086.308
2008	1.147.110	2008	3.826.682
2009	869.605	2009	3.512.926
2010	1.094.557	2010	4.271.741
2011	1.189.131	2011	4.657.094
2012	1.072.978	2012	4.561.766
2013	1.125.534	2013	4.521.429
2014	1.170.445	2014	4.524.932
2015	1.358.796	2015	4.555.957

Kaynak: www.oica.net

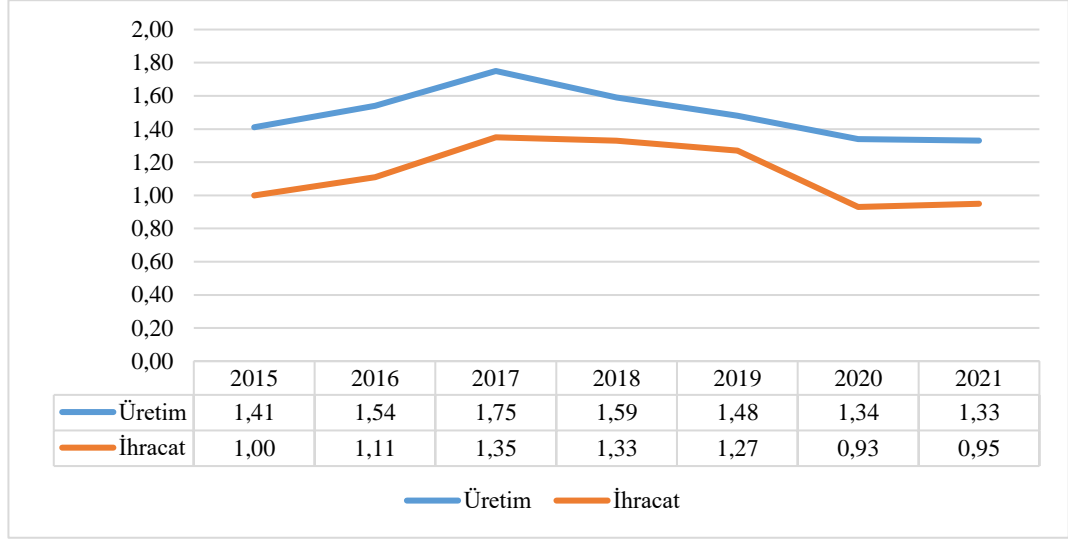
Güney Kore'nin 1997 Asya Krizi'nden sonra üretim rakamlarında bir düşüş yaşanmışsa da ülke 1999 yılına kadar kendini toparlamıştır. 2000 sonrası dönemde Güney Kore dünya üzerinde otomotiv devi bir ülke hâlini almış ve üretimini devamlı surette arttırmıştır. Bu süreçte Türkiye de üretim rakamlarını arttırmış ve 2007 itibari ile milyon üretim adetine erişebilmiştir.

Grafik 12: 2015-2021 Yıl Aralığı Güney Kore Otomotiv Endüstrisi Üretim ve İhracat Adetleri (x1.000.000)



Kaynak: aaa.fourin.com, (E.T: 16.05.2022)

Grafik 13: 2015-2021 Yıl Aralığı Türkiye Otomotiv Endüstrisi Üretim ve İhracat Adetleri (x1.000.000)



Kaynak: Otomotiv Sanayii Derneği, Otomotiv Sektörü Aylık Değerlendirme Raporu Aralık 2021 verileri baz alınarak oluşturulmuştur.

2015 yılından 2021 yılına arada geçen sürede üretim rakamları Güney Kore’de düşmeye başlamıştır. Bu durum Güney Kore otomotiv sanayinin belirli bir doygunluğa gelmesi ile açıklanabilmektedir. Bu duruma Kovid 19’un olumsuz etkilerinin yansıması da sebep olmuşsa da asıl sebep söz edildiği üzere Güney Kore otomotiv endüstrisinin belirli bir doygunluğa ulaşması ile izah edilmektedir. Burada dikkat çeken bir nokta ise Güney Kore ihracatının devamlı olarak üretim ile paralel gittiği, Türkiye’de ise ihracatın üretime oranının bazı dönemlerde çok yüksek olduğudur. Türkiye 1980 dönemi itibari ile uygulamaya başladığı ihracata dayalı sanayileşme stratejisi ile birlikte ihracatında kayda değer bir artış yakalamıştır.

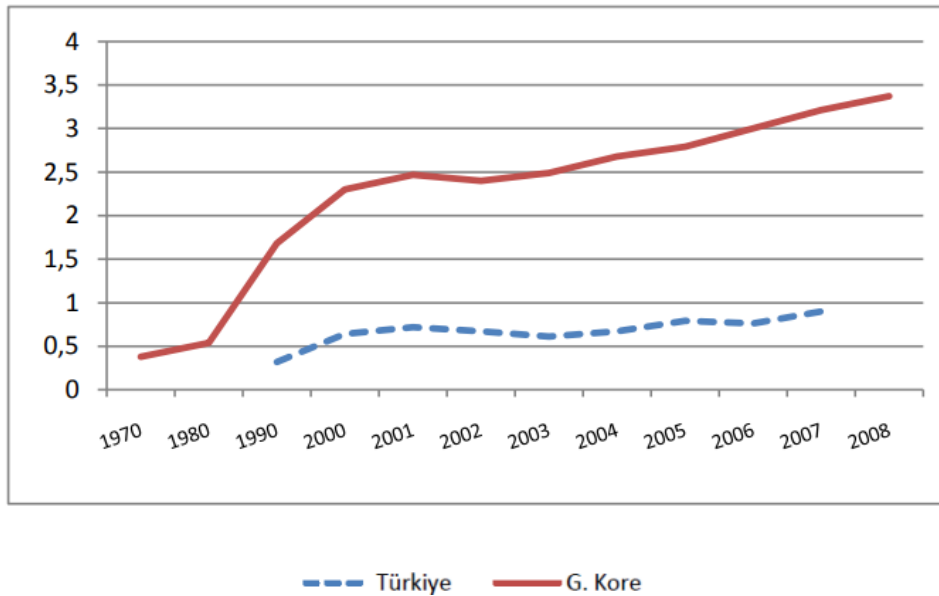
2.3.Ar-Ge Yatırımları

Güney Kore’de 1970 döneminden günümüze itibaren Ar-ge harcamalarında gözle görülür bir şekilde artış olmuş ve bu harcamaların özel sektör ve kamu dağılımı de yer değiştirmiştir. 1970’lerde özel sektörün Ar-ge harcamaları içerisindeki payı yüzde 30’larda iken 1976 yılından sonra özel sektörün payı artmaya kamununkisi de azalmaya başlamıştır. 1983 yılında Ar-ge harcamalarının yarısı özel sektöre yarısı kamuya ayrılırken, ileriki yıllarda makas daha da açılmış ve 2008 yılına gelindiğinde özel sektörün payı yüzde 75’e kadar ulaşmıştır. 1980 ve 1985 yılı arasındaki 5 yıllık kısa bir

süre içerisinde ise GSYH içerisindeki Ar-ge harcamalarına ayrılan pay iki katı kadar arttırılmıştır. 1980 sonrası dönemde Ar-ge harcamalarının özel sektör lehine arttırılması, toplam harcamaları arttırırken, ürün geliştirilmesi ve bu geliştirilen ürünlerin uluslararası pazarda ticari ürün olarak sunulması harcamaların beraberinde ekonomik büyümeyi de arttırmıştır (Arslanhan ve Kurtsal, 2010: 7).

Türkiye’de ise GSYH’da kamu ve özel sektörün Ar-ge harcamalarının paylarının değişmesi 2004 yılı gibi gerçekleşmiştir. 1990’lı dönemlerden itibaren özel sektörün payı artarken 1994 ve 2004 arası dönemde durmuş, 2004 sonrası dönemde tekrar devam etmiştir. 1990 yılında özel sektörün Ar-ge harcamaları içerisindeki payı yüzde 20 iken 2008 yılına gelindiğinde bu oran yüzde 44’e ulaşmıştır. Ar-ge harcamalarının özel sektör ve kamu paylarının belirlenmesi, ülkede uygulanan politikalar ve öncelikler ile belirlenmektedir. Nitekim, Güney Kore’de 1960’lı yıllarda dâhi teknoloji transferine önem verilmiş, bu vurgu Türkiye’de 1980’li yılların ortalarından itibaren yapılmıştır (Arslanhan ve Kurtsal, 2010: 8).

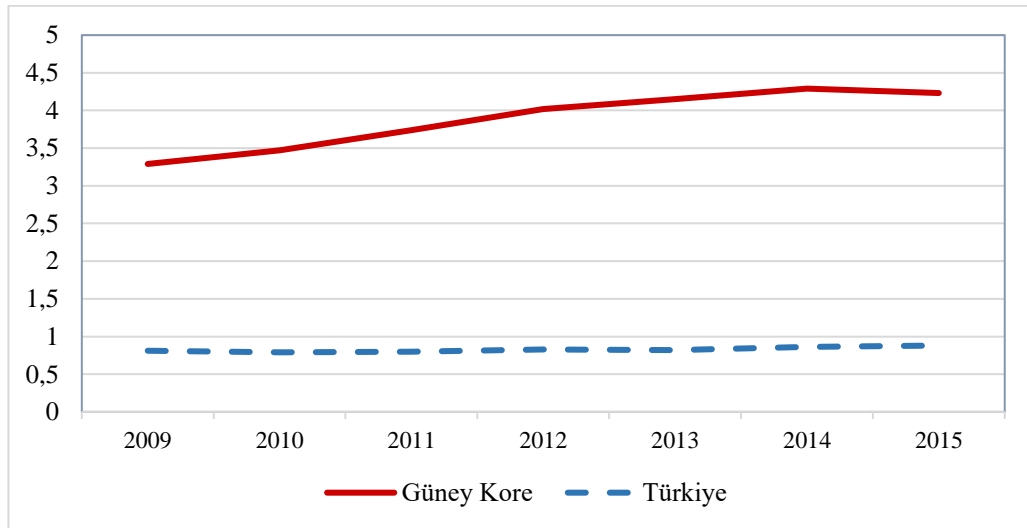
Grafik 14: Güney Kore ve Türkiye’de 1970 ve 2008 Dönem Aralığı GSYH’dan Ar-Ge Harcamalarına Ayrılan Yüzdellik Pay



Kaynak: Arslanhan ve Kurtsal, 2010: 8

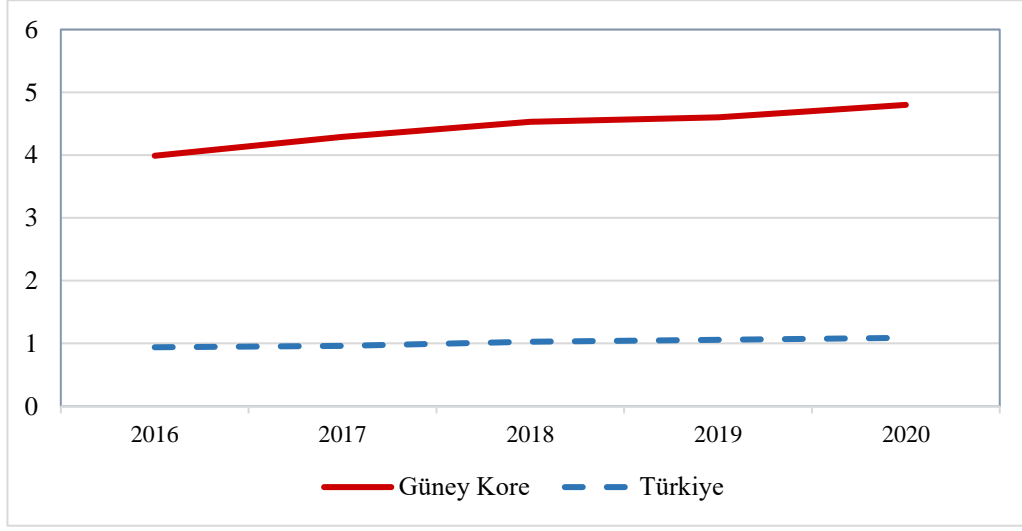
Türkiye’de özellikle son yıllarda Ar-ge faaliyetlerine yapılan yatırımlar arttırılmış, 2001 yılından 2006 yılına kadar Ar-ge harcamalarında yaklaşık olarak 10 kat artış olmuştur. 2015 yılında yapılan harcamaların yarısı özel sektöre, yüzde 10,3’ü kamuya, yüzde 39,7’si ise yükseköğretim kurumlarına yapılmıştır. Üniversitelerin çatısı altında üniversite ve sanayi arasındaki iş birliğinin kuvvetlendirilmesi maksadıyla kurulan teknokentlerde yürütülen projeler ile firmalara alan sunulmaktadır. Günümüzde tüm dünyada ve Türkiye’de özel sektör, kamu kuruluşları ve üniversitelerin ortak çalışmaları ile yürütülen Ar-ge çalışmaları; hedef sektörlerle, yerel ve uluslararası pazarın taleplerine uygun olarak ve teknolojik gelişmelere yönelik olarak yapılmaktadır. (Külünk, 2018: 76-77).

Grafik 15: Güney Kore ve Türkiye’de 2009 ve 2015 Dönem Aralığı GSYH’den Ar-Ge Harcamalarına Ayrılan Yüzelik Pay



Kaynak: Külünk, 2018: 75-76

Grafik 16: Güney Kore ve Türkiye’de 2015 ve 2020 Dönem Aralığı GSYH’dan Ar-Ge Harcamalarına Ayrılan Yüzdeler



Kaynak: www.oecd.org , tuik.gov.tr (E.T: 02.06.2022)

3. ÜNİVERSİTELERİN VE KURUMLARIN TEKNOLOJİ GELİŞTİRME ÇALIŞMALARININ KIYASLANMASI

Dünya Bankası tarafından yapılan sınıflandırmaya göre Güney Kore 1978 ve 1988 arası dönemde alt orta gelirli, 1988 ve 2003 arası dönemde üst orta gelirli ülke statüsünde yer almıştır. 2003 yılından itibaren ise yüksek gelirli ülke statüsüne erişen Güney Kore'nin bu başarısı teknolojik inovasyona verilen önem ve Ar-ge yatırımlarına biçilen değerle açıklanabilmektedir. Güney Kore 1980 yılına kadar Ar-ge faaliyetlerine yapılan harcamada Türkiye'nin altında iken 1980 döneminden sonra Ar-ge harcamalarını devamlı suretle arttırarak mevcut gidişatı tersine çevirmiştir. Dolayısıyla da teknolojide önemli bir gelişim sağlayarak bilgi yoğun ve ileri teknoloji üretimine dayalı ihracat modeli tercih edilmeye başlamıştır. Ülkede ekonomik büyümenin kalıcı olabilmesi için beşerî sermayeye önem verilmiş ve eğitime ciddi yatırımlar yapılmıştır. Türkiye'nin üretim ve ihracat yapısına bakıldığında ise ucuz iş gücü ve emek yoğun sektörlere dayalı stratejilerin uluslararası rekabet gücünün kazanılmasında yeterli kalmadığı görülmektedir. Türkiye'nin, Güney Kore'de olduğu gibi düşük teknoloji üretim yapısından yüksek teknoloji üretim yapısına geçmesi, büyüme oranlarının ve dolayısıyla ülke refahının arttırılması açısından önem arz etmektedir (Atik, 2015: 169).

Türkiye’de Cumhuriyet’in yeni kurulduğu 1923 ve 1924 yılı eğitim döneminde, 1 üniversite ve 307 öğretim elemanı ile 2.914 öğrenciye eğitim verilmesine rağmen bu dönemde birçok Uzak Doğu ülkesine kıyasla bilimsel altyapının olduğu görülmektedir. 1960 ve 1980 döneminde uygulanan ithal ikameci sanayileşme stratejisi, yüksek gümrük duvarları ve korumacı politika, bilim ve teknoloji politikalarının eksik uygulanması, Ar-ge yatırımlarına ayrılan bütçenin az olması gibi sorunlar yeni teknolojik gelişmelerin izlenmesi, uyarlanması ve üretilmesini zorlaştırmış; Ar-ge faaliyetlerine önem verilmesi ve verimliliğin artırılması gibi teknolojik ilerlemede önem sahibi olan konular geri planda kalmasına sebebiyet vermiştir. Yine de planlı döneme geçişle birlikte bilim ve teknoloji politikaları gündeme alınan bir konu hâlini almıştır. TÜBİTAK, 1963 yılında bilimsel faaliyetlerin yönlendirilmesinde rol alması gereken bir kurum olması maksadıyla planlı döneme geçilmesiyle birlikte kurulmuştur. 1980 öncesi dönemi önemli gelişmelerine bakıldığında TÜBİTAK’ın kurulması başta olmak üzere, MAM’ın kurulması ve kamu kuruluşları ile üniversitelerde olan temel araştırmaların geliştirilmesi konusunda öncelik verilmesi görülebilmektedir. Bu dönemde sistemli ve tutarlı bir teknoloji politikası uygulanmasa da, ara mal ve yatırım malı üreten sektörler başta olmak üzere teknoloji transferine önem verilmiştir (Çalışır ve Gülmez, 2010: 29-31).

1980’ler ise teknolojide değişimin yoğun olarak yaşandığı bir dönem olmuştur. 1980’lerin başında, yaklaşık 300 bilim adamı ve uzmanın katılımıyla “Türk Bilim Politikası” hazırlanmış, 1983-2003 yıllarını kapsayan bir doküman ile ilk kez ayrıntılı bir bilim ve teknoloji politikası meydana getirilmiştir. 1980’lerin ortalarında teknolojinin uyarlanacağı öncelikli sektörler belirlenmiştir. 1983’te kurulan ancak ilk toplantısının 1989’da gerçekleştirildiği “Bilim ve Teknoloji Yüksek Kurulu”na 1993 yılında işlerlik kazandırılabilmesi için 1993 ve 2003 yıllarını kapsayan “Türk Bilim ve Teknoloji Politikası” adlı politika tasarımı uygulamaya karar verilmiştir. Teknoloji politikası ile ilgili raporlar sunulması için 1987 yılında “Bilim Araştırma Teknoloji Ana Planı Özel İhtisas Komisyonu” kurulmuştur. Uzun vadeli bir politika hedeflemesi olan “Türk Bilim ve Teknoloji Politikası” ile dünya teknolojisinde ileri ülkelere yetişmek amacıyla teknoloji üretimi temel ilke olarak kabul edilmiş ve yüksek teknoloji ürünlerinin teknoloji transferi ile ülkeye kazandırılacağı belirtilmiştir. 1997’de TÜBİTAK tarafından “Ulusal Yenilik Sistemi”nin kurulması ile bilim ve teknolojinin benimsenmesi ve bu doğrultuda yasa ve düzenlemelerin oluşturulması önerilmiştir. Bunun sonucunda ise “Patent

Enstitüsü”, “Ulusal Metroloji Enstitüsü”, “Türkiye Bilimler Akademisi”, “Türkiye Teknoloji Geliştirme Vakfı” gibi kuruluşların meydana getirilmesi amacıyla yasalar çıkarılmış, 1995 itibarıyla de TÜBİTAK ve TTGV, Ar-ge faaliyetlerine destek vermeye ve MAM ise sanayiye yönelik geliştirme çalışmalarına destek vermeye başlamıştır. 1993 yılında “Türk Bilimler Akademisi” kurulmuş, “Türk Patent Endüstrisi”nin görev ve yetkileri KHK ile yürürlüğe girmiştir (Çalışır ve Gülmez, 2010: 31-37).

Dolayısıyla 1990 sonrası dönem, öngörülen politikaların uygulanması maksadıyla devletin kurum ve kuruluşlarının çabalarının söz konusu olduğu dönem olarak adlandırılabilir. Ayrıca OSD gibi bazı kamu dışı kuruluşlar da bu alanda faaliyet göstermeye gayret etmiştir. Fakat ne yazık ki göstergeler, ortaya konulan hedeflerin çoğunda gözle görülebilir bir ilerleme kaydedilemediğini ortaya koymaktadır. Kalkınma planlarında teknoloji politikalarına yer verilmesine rağmen özel sektörde Güney Kore’de uygulanan tersine mühendisliğe benzer içselleştirilmiş somut bir sistemin olmadığı, Türk sanayicisinin dışa bağımlı kaldığı ve bu bağımlılıktan kurtulmak için ise teknolojik bilginin yerli üretimi fikri uygulamaya geçilemediği görülmektedir (Çalışır ve Gülmez, 2010: 37-39).

Güney Kore’de 1960’lı yıllarda direkt olarak başkana bağlı şekilde, “Ekonomi ve Bilim Konseyi” kurulmuş ve bu kurum aracılığıyla ekonomi politikalarına doğrudan müdahale edilmek yerine değerlendirme ve tavsiyeler oluşturulmak istenmiştir. Aynı zamanda ekonomiye doğrudan müdahale için ise “Ekonomik Planlama Organizasyonu” kurulmuştur. 1966 yılında “Kore Bilim ve Teknoloji Enstitüsü”, 1967 yılında “Bilim ve Teknoloji Bakanlığı” hayata geçirilmiştir. “Kore Bilim ve Teknoloji Enstitüsü” kısaca KIST’ın temel görevleri sanayilere uygun teknolojinin ithali için seçim yapma, ithal edilen teknolojinin uygulanabilmesi için gerekli değişim, gelişim ve adaptasyon oluşturma ve edinilen bilgiyi ekonomiye yayma olarak belirlenmiştir. Bilim ve Teknoloji Bakanlığı” kısaca MOST’a ise araştırma ve geliştirme, uluslararası teknolojik iş birliği, bilim ve teknoloji ile beşerî sermayenin geliştirilmesi gibi konular görev olarak atfedilmiştir. 1973 yılında, “Ulusal Bilim ve Teknoloji Danışmanlığı Konseyi” kurulmuş ve bu kurum ile bilim ve teknoloji politikalarının koordinasyonu sağlanmak istenmiş, ayrıca bu dönemde birçok Ar-ge enstitüleri oluşturulmuştur (Çakmak, 2016: 164).

1980 dönemlerine gelindiğinde ülke sanayisi kendi araştırmalarını kendisi yapabilecek bir yetkinliğe eriştiğinden dolayı KIST uzun dönemli araştırmalara yönlendirilmiş, 1981 yılında da 1971’de kurulmuş olan “Kore İleri Bilim Enstitüsü” ile KIST birleştirilmek suretiyle “Kore İleri Bilim ve Teknoloji Enstitüsü” kısaca KAIST hayata geçirilerek akademik düzey olarak derece sahibi bilim adamları yetiştirmek hedeflenmiştir. 1980 sonrası dönemde vasıflı iş gücü diğer bir değişle beşerî sermaye yetiştirme hedefi devam ettirilmiş üniversite kontenjanları arttırılmıştır. 1989 yılında KIST, KAIST’tan ayrılmış ülkede yeni araştırma alanları için enstitüler kurulmaya devam ettirilmiştir. Mevzu bahis enstitülerin sanayinin acil taleplerine ivedilikle cevap verememesi dolayısıyla devlet tarafından derhal yeni bir düzenleme ile 1989 yılında “Endüstriyel Teknoloji Akademisi” kısaca KAITECH kurulmuştur (Çakmak, 2016: 164).

Güney Kore ve Türkiye’de uygulanan bilim ve teknoloji politikaları, bu planların belirlenmesi ve hayata geçirilmesi konusunda birbirinden farklılıklar arz etmektedir. Güney Kore’nin politikalarını uygularken sistematik ve kararlı olduğu, Türkiye’nin ise ciddi politika tasarımları yaptığı ancak uygulama konusunda Kore’de olduğu gibi sistematik ve kararlı olamadığı dikkat çekmektedir. Güney Kore’de bilim ve teknoloji politikalarının belirlenmesinde transfer edilen teknolojinin merkez tarafından denetlenmesi, doğrudan yabancı sermayenin teknoloji transferinde aracı olarak kullanılmasından kaçınılması, teknoloji transferinin ileri teknoloji ile sınırlanması ve geleneksel teknolojinin ülke içinde geliştirilmesinin öngörülmesi gibi hususlar ön planda tutulmuştur. Aynı zamanda, Güney Kore’de bilim ve teknoloji kurumlarında politikalar belirlenirken ekonomide ihtiyaç duyulan pratik öncelikler dikkate alınmıştır. Nitekim, büyük projeler için çalışılan yabancı firmalar ile yerli firmaların iş birliği içinde olmaları istenmiş ve yerli firmaların teknoloji öğrenmeleri amacıyla hükümet tarafından kolaylaştırıcı düzenlemeler hazırlanmıştır (Ağır, 2010: 49).

SONUÇ

Dört tekerlekli, insan ve eşya taşıma maksadıyla karayolu kullanımına uygun olarak üretilen araçlara motorlu kara yolu taşıtı, motorlu kara taşıtlarının üretiminin yapıldığı sektöre ise otomotiv sektörü denilmektedir. Bugün katma değeri yüksek bir sektör olan otomotiv, ülkelerin vergi ve ihracat gelirlerine ve ayrıca ülkelerdeki istihdama çok önemli katkı sağlamaktadır. Dünya üzerinde otomotiv ürünleri üreten birçok ülke olmasına rağmen belli başlı ülkeler toplam üretimin büyük bir payına sahip olup. Güney Kore de bu belli başlı ülkelerin arasında sayılmaktadır.

Güney Kore’de 1960’lı yıllarda otomotiv sanayi kurulmaya başlanmış, kuruluş aşamalarından itibaren de devamlı olarak devlet politikaları ile desteklenmiştir. 1960’lı yıllarda ülkede, ihracata dayalı sanayileşme stratejisi benimsenmiş ve bu dönemde devlet iznine tabi lisans anlaşmaları ile teknoloji transferi sağlanarak transfer edilen teknoloji tersine mühendislik yöntemiyle öğrenilmeye çalışılmıştır. Lisans anlaşmalarının yapıldığı firmalara devlet tarafından belli bir ihracat tabanı belirlenmiş, üretimde yerli katkı payı sınırı getirilmiştir. 1970’li yıllara gelindiğinde hükümet tarafından belirli firmalar seçilmiş, bu firmalardan yüzde yüz yerli otomobil üretilmesi istenmiştir. Yerli üretimi gerçekleştirilen modeller daha sonraki aşamalarda yurtdışına ihraç edilmeye başlanmıştır. Hükümet tarafından, otomotiv sanayi ürünleri üreticisi firmalar teşviklerle desteklemiş, ihracat yapmaları konusunda devamlı yönlendirilmiştir.

Türkiye’de ise otomotiv sanayi Güney Kore’den daha önce, Cumhuriyet’in ilk yıllarında kurulmaya başlanmışsa da birtakım olumsuzluklar sonucu durgunluk yaşanmış, 1950’li yıllarda lisans anlaşmaları ile yeniden canlanmaya başlamıştır. 1960 döneminde Güney Kore’nin aksine ithal ikameci sanayileşme stratejisini benimseyen Türkiye, ithal edilen parçaların ülkede üretilmesi için ithalatta bazı ürünlere yüksek vergi kotaları getirirken bazılarını ise yasaklamıştır. Aynı dönemde yerli otomobil denemesi de gerçekleştiren Türkiye’de, otomobil prototipi oluşturulmuş fakat seri üretimine geçilmemiştir. 1980 döneminde ihracata dayalı sanayileşme stratejisine geçilen Türkiye’de, ihracat odaklı üretim merkeze alınıp aynı zamanda kalkınma planlarında teknolojinin önemi vurgulanmaya başlansa da o güne dek teknoloji geliştirme yeteneği edinilemediğinden, üretim ve dolayısıyla ihracat yerli marka ve tasarım araçlarla değil çoğunlukla lisans anlaşmaları ile kurulan firmalar aracılığıyla gerçekleştirilmektedir.

Bugün gelişmekte olan ülke statüsüne sahip Türkiye’de, söz edildiği üzere ihracata dayalı sanayileşme stratejisi benimsenmektedir. Buna uygun olarak ise Türk otomotiv sanayinde üretim ve ihracat her geçen gün artmaktadır. Otomotiv sanayi ürünlerinde en yüksek üretim 1.749.572 adet ile 2017 yılında gerçekleştirildiği Türkiye’de, aynı yıl 1.346.076 adet ihracat ile üretiminin yüzde 76,94’n ihraç edilmiştir. 2019 yılı sonlarına doğru Çin’in Wuhan kentinde başlayan ve kısa sürede tüm dünyayı etkisi altına alan Kovid 19 virüsünün olumsuz etkilerine rağmen, Türkiye’de otomotiv sanayi ürünleri üretiminde diğer dünya ülkelerine kıyasla az denilebilecek bir düşüş yaşanmıştır. Virüsün etkilerinin asıl hissedildiği 2020 yılında ise birçok üretim tesisi üretimine belli aralıklarla ara vermiş olmasına rağmen o yıl 1.335.981 adet üretim yapılmış ve virüsten dolayı getirilen uluslararası ticaret engellerine rağmen de 930.031 adet ile bu üretim yaklaşık yüzde 70’i ihraç edilmiştir.

Üretimde kullanılan ithal girdi oranının ise üretim ve ihracatla birlikte artması, otomotiv sanayi ürünlerinde dış ticaret dengesinin ülke lehine şekil almasına ve dolayısıyla ülkede gerçekleşecek ihracata dayalı ekonomik büyümeye engel olmaktadır. Böylelikle denilebilmektedir ki, Türk otomotiv sanayinde ihracat, ithalata bağımlı durumdadır. Bu durumun oluşmasına, ülkede çoğunluklu olarak lisans anlaşmaları sonucu kurulan yabancı ortaklı firmalar ile üretim yapılması neden olmaktadır. Çok uluslu şirketler, Türkiye’nin Orta Doğu, Afrika ve Avrupa pazarlarına yakınlığından, diğer bir değişle coğrafi konumundan ve nispeten ucuz iş gücünden faydalanarak Türkiye’yi üretim üssü olarak kullanmaktadır. Mevzu bahis çok uluslu şirketler, otomotiv ürünlerinin üretiminde kullanılacak aksam ve parçaları (ara malları) yabancı ülkedeki merkez firmalarından getirtip, Türkiye’deki üretimlerinde kullanmaları Türkiye’nin otomotiv ithalatını arttırmaktadır. Otomotiv ana sanayi ürünleri gibi teknoloji yoğunluklu ürünlerin üretiminde kullanılan ara malların yurt dışından ithal edilmesi, Türkiye’nin henüz yeterli seviyede teknoloji birikimine sahip olamadığını göstermektedir.

GSYH’dan Ar-ge harcamaları için ayrılan pay 2017 yılına dek yüzde 1’in altında iken 2018 yılında bu oran ilk defa yüzde 1,03’e çıkmıştır. Aynı yıl Güney Kore’de Ar-ge harcamaları için GSYH’dan yüzde 4,53 oranında pay ayrılmıştır. Ar-ge çalışmalarına Türkiye’den çok daha önce bir zamanda ve oransal olarak çok daha büyük rakamlarda pay ayrılması, Güney Kore’nin teknolojik bilgi birikimini edinmesine olanak sağlamıştır.

Türkiye'nin teknoloji geliştirme yeteneğini edinebilmesi için ülkede GSYH'dan Ar-ge çalışmalarında kullanılacak harcamalar için ayırdığı bütçeyi arttırması gerekmektedir.

Üniversite, sanayi ve kamu kurumlarının iş birliği ile yürütülen çalışmalarda üniversitelerin teorik bilgisi, sanayinin somut ihtiyaçlar ve uygulamadaki farklılıklar hakkındaki tecrübesi, kamu kurumlarının yönlendirmesi ile ortak güç oluşturulabilmektedir. Güney Kore'nin Ar-ge çalışmalarına başladığı ilk dönemlerde Ar-ge harcamalarında kamunun payının yüksek olduğu görülürken 1980 ortaları itibaren kamu ve özel sektörün hemen hemen denk paylara sahip olduğu, ileriki yıllarda ise özel sektörün payının kamudan çok daha olduğu görülmektedir. Buradaki amaç, özel sektörün kamundan alacağı teşvik yardımını gözetmesi ve özel sektörün rekabet güdüsünün sanayinin lehine kullanılmasını sağlamaktır. Türkiye'de de 2000'li yıllardan itibaren özel sektörün Ar-ge harcamaları içindeki payı arttırılmaktadır. Fakat bu bütçenin hem üniversite hem özel sektör diğer bir deyişle sanayi hem de kamu kurumlarına ayrılacak payının rakamsal olarak arttırılması çalışmaların daha rahat yürütülmesi ve hızlanması ile sonuçlanabilecektir.

Güney Kore'den alınacak başka bir ders ise belli bir dönem boyunca teknolojiyi transfer etmesi ve bu dönem boyunca da tersine mühendislik yöntemiyle teknolojinin öğrenilmesidir. Güney Kore ilk olarak basit teknoloji gerektiren ürünleri kendi üretmeye başlamış, Ar-ge çalışmalarını arttırdıktan sonra ise aşamalı şekilde teknoloji yoğunluklu ürünlerin üretimine geçmiştir. Bu süreç boyunca kendi uzman ve mühendislerini yurt dışına gönderdiği gibi yurt dışından uzman ve mühendisleri kendi ülkesinde ağırlamıştır. Dolayısıyla Güney Kore'de teknoloji geliştirme yeteneğinin edinilmesi kalkınma planları ile kamu tarafından yönlendirilerek ve planlı şekilde aynı zamanda da aşamalı olarak gerçekleştirilmiştir. Türkiye'deki duruma bakıldığında, ülkemizde de kalkınma planlarında teknolojinin önemine vurgu yapıldığı görülebilmektedir. Fakat teknolojinin öneminin kavranması Güney Kore'ye göre biraz daha geç olmuş ve bu doğrultuda hedefler belirlenirken Güney Kore'de olduğu gibi aşamalar takip edilmemiştir. Güney Kore'de öncelikli sektörler saptanmış ve o sektörlerle yoğunlaşma yapılmıştır. Türkiye kalkınma planlarında bütüncül bir yaklaşım sergilemiştir.

Sonuç itibariyle, Türkiye'de Ar-ge çalışmalarına ayrılan bütçenin arttırılması teknoloji geliştirme yeteneğinin kazanılmasına, teknoloji geliştirme yeteneği teknoloji

yoğunluklu ürünlerin ülke içinde üretilmesine olanak sağlamaktadır. Türkiye'nin teknoloji geliştirme yeteneğini elde etmesi, otomobil sanayi ürünlerinde kendi milli markasını üretip ihraç etmesine ve ihracatın ithalata olan bağımlılık sorununun ortadan kaldırılmasına imkân verebilecektir.

Türkiye'nin yerli marka otomobil denemesinin üzerinden uzun yıllar geçtikten sonra yakın geçmişte yerli marka otomobil tekrar gündeme gelmiştir ve bugün TOGG ismini alan markanın çalışmalarına devam edilmektedir. Güney Kore'nin devlerinden olan Hyundai birçok otomobil markasına nazaran sektöre geç giriş yapmış, 1980'li yılların ortalarından itibaren sonradan kalitesinde iyileştirmelere gerek duyulduğu anlaşılrsa da ihracat yapmaya başlamıştır. Türkiye'nin yerli otomobilinin geliştirilmesinde ise sürecin çok fazla uzadığı görülmektedir.

Türk otomotiv sanayinin gelişmesinde engel oluşturan başka bir durum ise ana ve yan sanayinin iş birliği içinde olmamasıdır. Türkiye'de yan sanayi gelişmiş durumda olmasına rağmen ana sanayi ile koordineli ilerleyememektedir. Bu noktada iki sektörün ortak çalışmalar yürütmesi için kamunun gücünü kullanması, yan sanayide ana sanayinin ihtiyacına yönelik üretim yapılması, gelişmiş yan sanayinin ana sanayi lehine kullanılmasına imkân verebilecektir. Güney Kore, geçmiş dönemlerde ana sanayinin üretiminde belirli bir yerli üretim kotası koymuş ve bu kotayı yerine getiremeyen firmalara destek vermeyi bırakarak kamunun caydırıcı gücünü kullanmıştır.

Ar-ge ve tasarım çalışmalarına önem verilmesi, otomotiv sanayi üreticilerine devlet tarafından gerekli teşviklerin sağlanması fakat teşviklerin yerinde kullanılıp kullanılmadığının denetlenmesi, gelişmiş ülke teknolojilerinin takip edilmesi, devlet ve özel sektör iş birliğinin arttırılması, birçok gelişmiş ülkelere göre Türkiye'de yüksek oranda tahsil edilen vergilerin talebi azaltmasından dolayı vergi oranlarında indirimlere gidilmesi, ana ve yan sanayide ortak çalışmalar yürütülmesi gibi hususlar göz önüne alındığı takdirde, Türk otomotiv sanayi gelişime açık bir konumda bulunmaktadır.

KAYNAKLAR

- AĞIR Hüseyin, “Türkiye İle Güney Kore’de Bilim Ve Teknoloji Politikalarının Karşılaştırması”, *Bilgi Ekonomisi ve Yönetimi Dergisi*, C.5, S.2, 2010, ss. 43-55.
- AKKOR Nesrin, “1929 Dünya Ekonomik Krizi ve Türkiye’de Devletçilik Politikasına Geçiş”, *Kırklareli Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, C.2, S.1, 2018, ss. 133-139.
- ALTUĞ Mert, “1960 İle 1980 Yılları Arası Türk Otomotiv Sektörünün Gelişmesi”, Marmara Üniversitesi Doktora Tezi, 2010, ss. 1-186.
- APAYDIN Ferhat, “Türkiye’de İşsizliğin Karakteristiklerinin Karşılaştırmalı Analizi”, *Süleyman Demirel Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, S.30, 2018, 159-200.
- ARAZ Gözge G., “Türk Otomotiv Sektörünün Ekonomik Büyüme Üzerindeki Etkisi”, Avrasya Üniversitesi Yüksek Lisans Tezi, 2020, 1-60.
- ARSLAN Işıl, “Dünya’da ve Türkiye’de Otomotiv Sektörü, BİST 100’de İşlem Gören Otomotiv Sektörü İşletmelerinin Finansal Analizi” Marmara Üniversitesi Yüksek Lisans Tezi, 2019, 1-253.
- ARSLANHAN Selin, KURTSAL Yaprak, “Güney Kore İnovasyondaki Başarısını Neye Borçlu? Türkiye İçin Çıkarımlar”, *TEPAV Politika Notu*, 2010, 1-15.
- ASLAN Cahit, TANER Ali, “Kalkınma Hamlelerinin Batı Dışı Örnekleri: Türkiye ve Güney Kore’nin Karşılaştırılması”, *Adam Akademi*, C.1, S.6, 2016, 27-58.
- ATAGENÇ İhsan Ö., “İzmir İktisat Kongresi ve 24 Ocak Kararları Sonrası Türkiye’nin Liberal Tecrübesinin Karşılaştırmalı Analizi”, *İzmir İktisat Kongresi ve 24 Ocak Kararları Sonrası Türkiye’nin Liberal Tecrübesinin Karşılaştırmalı Analizi*, 2017, 69-87.
- ATASOY Emin, ALKAR Elif, “Azınlık Tiplerine Küresel Bir Bakış”, *Global Science and Innovations 2020*, 2020, ss. 310-322.
- ATAY Erhan, “Krizden İnovasyona: Güney Kore Örneği”, *Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, S. 32, 2012, 239-254.
- ATİK Hasan, “Türkiye İçin Orta Gelir Tuzağından Kurtuluş Önerileri”, C.26, S.23, 2015, 165-174.
- AVCI İbrahim, “Yerli Marka Otomobil Satın Alma Niyetinde Etnosentrizm, Ülke İmajı ve Yenilikçiliğin Etkisi: Türkiye’nin Otomobili (TOGG) Bağlamında Bir Araştırma”, S.20, 2020, 439-466.
- AYDIN Hakan, “Yalın Üretim Sistemi, Değer Akış Haritalama Yöntemi ve Yalın Üretim Sisteminin Çalışanlara Etkileri” Marmara Üniversitesi Yüksek Lisans Tezi, 2009, 1-252.
- AYDIN Hülya, “İnandık Başardık Ama Sebat Etmediler”, *Mühendis ve Makine*, 2019, ss. 16-22.

- BAKKAL Ufuk, OKTAYER Nagihan, “Dış Borçlanma ve Ödemeler Dengesi İlişkisi”, 2003, 217-229.
- BAŞBUĞ Ali K., EVLİMOĞLU Umut, “Otomotiv Sektörünün Türkiye Ekonomisini Makroekonomik Olarak Etkileme Mekanizmaları ve Sektöre Yönelik Bir Analiz”, *Üçüncü Sektör Sosyal Ekonomi Dergisi*, C.1, S.55, 2020, 134-154.
- BATMAZ Türker, “Türkiye’nin Üretim Ve Dış Ticaret Yapısındaki Gelişimin Seyri (2010-2019)”, *Ekonomi, Politika & Finans Araştırmaları Dergisi*, C.3, S.6, 2021, 774-804.
- BATU AĞIRKAYA, “Araştırma-Geliştirme Harcamaları Ve Kalkınma İlişkisinde OECD Liderleri Ve Türkiye: Durum İncelemesi”, *ETÜ Sentez İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi*, S.6, 2021, ss. 1-26.
- BAYRAÇ Naci H., DOĞAN Emrah, “Teknoloji Yoksulluğu ve Türkiye’de İhracatın İthalata Olan Bağımlılığı”, *International Journal Of Social Inquiry*, C.11, S.1, 2018, 17-42.
- BEDİR Atilla, “Türkiye’de Otomotiv Sanayi Gelişme Perspektifi”, *Devlet Planlama Teşkilatı Yayınları*, 2002, 1-39.
- CANKAYA Mete, “Cumhuriyet Dönemi’nde Tarım Alet ve Makineleri Teknolojileri, Demir Çelik Üretim Teknolojileri Ve Demir Yolu Teknolojilerine Kısa Bir Bakış”, 2013, 139-164.
- ÇAKMAK Nesrin, “Güney Kore Toprak Reformunun Ekonomi Politikası”, *Marmara Üniversitesi İ.İ.B. Dergisi*, C.37, S.1, 2015, 165-192.
- ÇAKMAK Umut, “Güney Kore’nin Ekonomik Kalkınmasının Temel Dinamikleri (1960-1990)”, *Süleyman Demirel Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, C.21, S.1, 2016, ss. 151-171.
- ÇALIŞIR Mustafa, GÜLMEZ Ahmet, “Teknoloji Politikaları Çerçevesinde Ekonomik Gelişim: Türkiye-Güney Kore Karşılaştırması”, *Akademik İncelemeler Dergisi*, C.5, S.1, 2010, ss. 24-55.
- ÇELEBİ Esat, “Türkiye’de Devalüasyon Uygulamaları (1923-2000)”, *Doğuş Üniversitesi Dergisi*, C.2, S.1, 2001, ss. 55-66.
- ÇELİK Neslihan, “Gelişmekte Olan Ülkelerin Sanayileşme Süreçlerinde Teknolojik Öğrenme Deneyimleri: Güney Kore Örneği ve Çin’in Yetiştirme Çabaları”, *Elektronik Sosyal Bilimler Dergisi*, C.8, S.28, 2009, ss. 91-109.
- ÇETİN Onur, ALTUĞ Nevin, “Çevik Üretim”, *V. Ulusal Üretim Araştırmaları Sempozyumu, İstanbul Ticaret Üniversitesi*, 2005, ss. 301- 306.
- ÇOBAN Orhan, “Türk Otomotiv Sanayiinde Endüstriyel Verimlilik ve Etkinlik”, *Erciyes Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, S.29, 2007, ss. 17-36.
- ÇORA Mine, “Avrupa Birliği ve Türkiye Arasındaki Gümrük Birliği’nin Türk Otomotiv Sektörü Üzerindeki Etkisi”, *Eskişehir Osmangazi Üniversitesi Yüksek Lisans Tezi*, 2016, ss. 1-72.

- ÇORLU TİCARET VE SANAYİ ODASI, “Otomotiv Sektör Raporu”, 2020.
- DARICAN Mehmet F., “Ekonomik Krizler ve Türkiye”, *İstanbul Aydın Üniversitesi Dergisi*, S.17, 2005, ss. 39-46.
- DEMİR Abdullah, “Türkiye’nin Otomobilinin GZFT Analizi”, *Ekonomik ve Sosyal Araştırmalar Dergisi*, C.1, S.1, 2020, ss. 24-46.
- DEMİR Merve A., “Türkiye’de Motorlu Taşıtların Vergilendirilmesinin Analizi ve Değerlendirilmesi”, Gazi Üniversitesi Yüksek Lisans Tezi, 2013, ss. 1-114.
- DEMİRBAŞ Muzaffer, “1980 Dönüşümünün İhracat ve İthalat Üzerindeki Etkisi”, *Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, C.13, S.12, 2003, ss. 233-249.
- DENİZ Esmâ, “Otomotiv Sektör Raporu”, *Avrupa İşletmeler Ağı*, 2009, ss. 1-31.
- DİKKAYA Mehmet, KUTVAL Yunus, “Arama Motoru mu, Araba Motoru mu? Türkiye’de Sanayi ve Teknoloji Politikalarının Ekonomi Politikası”, *Aksaray Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, C.4, S.8, 2016, ss. 153-167.
- DİNERİ Eda, IŞIK Nalan, “İthalat Bağımlılığı ve Türkiye Ekonomisinde İmalat Sanayi: Hatemi-J Asimetrik Nedensellik Testi”, *Gazi İktisat ve İşletme Dergisi*, C.1, S.7, 2021, ss.68-82.
- DOĞAN Adem, “İnsansız Hava Araçları Ve Elektrikli Otomobil Üretimi Teknolojik Yakalamada Türkiye İçin Fırsat Pencereleri Olabilir Mi?”, *Fırat Üniversitesi. İİBF Uluslararası İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi*, C.5, S.1, 2021, 27-50.
- DOLANAY Sıtkı S., “Otomotiv Sektöründe Teknoloji Transferi ve Teknoloji Geliştirme Yeteneğinin Kazanılması: Güney Kore ve Türkiye Örneği”, Süleyman Demirel Üniversitesi Doktora Tezi, 2017, ss. 1-307.
- DOLANAY Sıtkı S., OĞUZTÜRK Bekir S., “Güney Kore ve Türkiye Ekonomik Büyüme Deneyiminin Otomotiv Sanayii Temelinde Karşılaştırılması”, *Süleyman Demirel Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, C.23, 2018, 689-706.
- DOLANAY Sıtkı S., OĞUZTÜRK Bekir S., *Otomotiv Sanayinde Teknolojik Gelişme (Güney Kore - Türkiye)*, Alter Yayıncılık, 2018.
- DPT, Sekizinci Kalkınma Planı, 2000.
- DPT, Dokuzuncu Kalkınma Planı, 2007.
- DPT, “Türkiye-Avrupa Topluluğu Ortaklık Konseyi Kararları”, C.1, 2001, ss. 1-437.
- DPT, “Onuncu Kalkınma Planı, 2013.
- DOĞAN Seyhun, ÖZEKİCİOĞLU Halil, “Güney Kore ve Türkiye’de Uygulanan IMF Politikaları”, *C.Ü. İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi*, C.6, S.1, 2005, ss. 147-175.
- DURUKAN Tülin, HAMURCU Çağrı, “Mobil İletişimde Pazar Yoğunlaşması”, *Journal of Black Sea Studies*, C.6, S.22, 2009,

- DÜĞER Hakkı, İSGENDER Murad, “Ekonomik Kalkınma Stratejileri ve Bazı Ülke Deneyimleri”, *Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, S.2, 1999, ss. 13-46.
- EDİZ Yunus, ÖNDER Kübra, “İçecek İmalatı Sektörünün Piyasa Yapısı ve Yoğunlaşma Düzeyi: Türkiye’nin İlk 1000 Sanayi Kuruluşu Üzerine Bir Uygulama”, *Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, S.60, 2019, ss. 25-40.
- EFE Ümmühan S., “Çok Değişkenli DCC-GARCH Modelleri: Otomotiv Sektörü Üzerine Bir Uygulama”, *Marmara Üniversitesi Yüksek Lisans Tezi*, ss. 1-68, 2019.
- ENGİN Büşra, “Gelişmiş ve Yükselen Piyasalarda 1990 Sonrası Görülen Finansal Krizler ve Dünya Ekonomisi Üzerindeki Etkileri”, *Sosyal Bilimler Dergisi*, S.2, 2007, ss. 35-60.
- ENGİN Cem, POLAT Efdal, “Türk Otomotiv Sektörü ve Küresel Finansal Krizin Sektöre Etkileri (1996-2009)”, *Ekonomi Bilimleri Dergisi*, C.2, S.1, 2021, ss. 35-43.
- ERGİN, Arif Ö., “Devrim Arabalarının Tasarım Boyutu”, *Bülten Dergisi*, 2009, ss. 44-48.
- ERKÖK Banu, YEŞİLYAPRAK Mehmet, “Otomotiv Sektörünün İthalata Bağımlılığının Analizi”, *Finans Politik & Ekonomik Yorumlar*, S.649, 2019, ss. 9-22.
- ERTUĞRAL Suna M., “Otomotiv Sektörü Gümrük Birliği Sonrası Gelişmeler”, *Sosyal Bilimler Dergisi*, S.2, 2011, ss. 75-83.
- EŞİYOK Ali, “Türkiye Ekonomisinde Planlı Kalkınma Arayışları ve Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı: Bir Yol Ayrımı”, *Mülkiye Dergisi*, C.32, S.260, 2008, ss. 111-143.
- EŞİYOK Ali, “Dünya Ekonomisinin Alacakaranlığında Güney Kore’nin Kalkınma Deneyimini Yeniden Düşünmek”, *Planlama Dergisi*, C.34, S.268, 2010, ss. 329-352.
- EVREN Yiğit, SAKARYA Adem, “Türk Otomotiv Endüstrisinde Dayanıklılık, Perçin Etkisi ve Üretim Zincirlerinin Değişen Coğrafyası”, C.1, S.28, 2018, ss. 12-21.
- GİRİTLİ İsmet, "Kore'de Siyasal ve Ekonomik Gelişmeler", *Journal of Istanbul University Law Faculty*, 1977, 25-35.
- GÖRENER Ali, GÖRENER Ömer, “Türk Otomotiv Sektörünün Ülke Ekonomisine Katkıları Ve Geleceğe Yönelik Sektörel Beklentiler”, *Journal Of Yaşar University*, 2008, ss. 1213-1232.
- GÜLOĞLU Bülent, ALTUNOĞLU Ender, “Finansal Serbestleşme Politikaları ve Finansal Krizler: Latin Amerika, Meksika, Asya ve Türkiye Krizleri”, *İ.Ü. Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, S.27, 2002, ss. 107-134.
- GÜNEŞ Serkan, “Türk Toplum ve Otomobil”, *SDÜ Fen Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi*, S.25, 2012, ss. 213-230.
- GÜR Nurullah, FURUNCU Yunus, “Küresel Otomotiv Sektörünün Değişimi ve Yerli Otomobil Projesinin Geleceği”, *Siyaset Ekonomi ve Toplum Araştırmaları Vakfı*, 2019, ss. 7-64.

- HAVA Hüseyin T., “İhracata Yönelik Kalkınma: Güney Kore Örneği”, *Elektronik Sosyal Bilimler Dergisi*, C.20, S.80, 2021, ss. 2174-2201.
- HUSSEN Mohammed S., “Milli Otomobil Projesinde Bir Başarı Hikayesi: Kore”, *İktisat ve Toplum*, S. 105-106, 2019, ss. 9-23.
- ILDIRAR Mustafa, KIRAL Ersin, “Piyasa Yapısı ve Yoğunlaşma: Türk Otomotiv Sektörü Üzerine Bir Analiz”, *AİBÜ Sosyal Bilimler Dergisi*, C.18, S.1, 2018, 93-117.
- İNANÇLI Selim, KONAK Ali, “Türkiye’de İhracatın İthalata Bağımlılığı: Otomotiv Sektörü”, *Eskişehir Osmangazi Üniversitesi İibf Dergisi*, S.2, C.6, 2011, 343-362.
- İSTİKBAL Deniz, “Brezilya ve Güney Kore’nin 1. Ve 2. Ekonomik Kalkınma Planlarının Kıyaslanması”, *Kırklareli Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, S.1, 2017, ss. 119-131.
- KAMACI Kemal, *Ulusal Ticarete Yaşanan Tedarik Sorunları: Otomotiv Sektörü Üzerine İnceleme*, Sosyal Beşerî ve İdari Bilimler Temel Alanında Akademik Çalışmalar, Edt. Hasan Selçuk Elti, Karadeniz Kitap, 2022, ss.51-69.
- KARAÇAYIR Ebubekir, ÇERMİKLİ Hakan, “Piyasa Yoğunlaşması ve İhracat İlişkisi: İSO 1000 Firmaları Üzerine Ampirik Bir Uygulama”, *Ankara Hacı Bayram Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, C.3, S.23. 2021, ss.1090-1107.
- KARAÇOR Zeynep, “Öğrenen Ekonomi Türkiye: Kasım 2000-Şubat 2021 Krizinin Öğrettikleri”, *Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 2006, ss. 379-391.
- KARADAĞ Gamze, “Uluslararası Rekabet Gücü ve Ulusal İnovasyon Sistemi: Türkiye Otomotiv Sanayi Örneği” Marmara Üniversitesi Yüksek Lisans Tezi, 2019, ss. 1-125.
- KARAKURT Alper, “Küresel Kriz Ortamında Yatırım Teşvikleri”, *Ankara Üniversitesi SBF Dergisi*, 2010, ss. 143-163.
- KARATAŞ Muhammed, BEKMEZ Selahattin, "Türkiye'nin İktisadi Gelişmesinin Dış Ticaret ve Teknolojik İlerleme Açısından Değerlendirilmesi." *Yönetim ve Ekonomi Dergisi* C.2, S.12, 2005, ss. 105-125.
- KARBUZ Fahri, SİLAHÇI And, ÇALIŞKAN Emrah, “Otomotiv Sektör Raporu”, 2009.
- KARLUK Sadık R., “Türkiye Ekonomisini Dışa Açan 24 Ocak 1980 İstikrar Kararları: Öncesi ve Sonrasında Ekonomik Durum”, *Turgut Özal Sempozyumu*, 2016, ss. 218-224.
- KAVURMACI Aslı, “Güney Kore’de Sendikal Örgütlenmeye Karşı Tutumlar: Samsung, Hyundai, LG Grup Örnekleri Üzerinden Bir Değerlendirme”, *ODÜ Sosyal Bilimler Araştırmaları Dergisi*, C.3, S.11, 2021, ss. 995-1010.
- KAYNAK Selahattin, “Giyim İmalatı Piyasa Yapısı ve Yoğunlaşma Oranı: Türkiye’nin İlk 500 Sanayi Kuruluşu Üzerine Bir Uygulama”, *Uluslararası Yönetim İktisat ve İşletme Dergisi*, C.12, S.30, 2016, ss. 21-37.

- KAYNAK Selahattin, ARİ Yılmaz O., “Türk Otomotiv Sektöründe Yoğunlaşma: Binek ve Hafif Ticari Araçlar Üzerine Bir Uygulama”, *Ekonomik Yaklaşım Dergisi*, C.22, S.80, 2011, 39-58.
- KESKİN Mahmut, “Kore Cumhuriyeti’nin (Güney Kore) Tarihsel Akış Kapsamında Endüstri İlişkileri ve Mevcut Durum Çalışma Hayatı Politikaları”, *Ekonomi İşletme ve Maliye Araştırmaları Dergisi*, C.3, S.1, 2021, ss. 1-16.
- KETBOĞA Metin, “Türkiye’de Dış Ticaret Açığı Sorununun Nedenleri ve Katma Değeri Düşük İhracatının Dış Ticaret Açığı İçindeki Yeri ve Çözüm Önerileri”, *Batman Üniversitesi Yaşam Bilimleri Dergisi*, C.9, S.2, 2019, ss. 209- 224.
- KILINÇ SAVRUL Burcu, ÖZEL Hasan A., KILIÇ Cüneyt, “Osmanlı’nın Son Döneminden Günümüze Türkiye’de Dış Ticaretin Gelişim,” *Girişimcilik ve Kalkınma Dergisi*, C.1, S.8, 2013, ss. 55-78.
- KILIÇ, Alper, “Otomotiv Yan Sanayide Yalın Üretim Uygulaması” *İstanbul Ticaret Odası*, 2016.
- KİRACI Kasım, YAŞAR Mehmet, “Dünya Pazarlarında Piyasa Yapısı: Havayolu Sektöründe Rekabetin Ampirik Analizi”, *Uluslararası Yönetim İktisat İşletme Dergisi*, C.14, S.3, 2018, ss.731-744.
- KOCAGÖZ Elif, İĞDE Çağrı S., ÇETİNDAG Gözde, “Elektrikli Ve Akıllı, Yerli Ve Milli: Türkiye’nin Otomobili Girişim Grubu’nun Tanıttığı Araçlara Yönelik Tüketicilerin İlk Değerlendirmeleri”, *Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 2020, ss. 55-74.
- KOÇ AYTEKİN Güner, “Güney Kore’nin İhracata Dayalı Büyüme Modeli Kapsamında 2023 Türkiye İhracat Stratejisi”, *Ufuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, S.4, 2015, 63-86.
- KOÇ Erdem, ŞENEL Mahmut C., KAYA Kadir, “Dünyada ve Türkiye’de Sanayileşme I -Strateji ve Temel Sanayileşme Sorunları”, *Mühendis ve Makine Dergisi*, C.59, S.690, 2018, ss. 1-26.
- KORKMAZ Muhammet E., GÖKMEN Mahmut E., “Park Chung Hee Dönemi Kore Siyaseti ve Ekonomisi”, *Türkiye-Kore Diplomatik İlişkilerinin Başlangıcının 60. Yıl Anı Kitabı- 1*, 147-164.
- KOSTAKOĞLU Fatih, “İnternet Servis Sağlayıcıları Piyasasına Yönelik Yoğunlaşma Analizi”, *Uluslararası Yönetim İktisat İşletme Dergisi*, C.11, S.25, 2015, ss. 129-140.
- KÖSEKAHYAOĞLU Levent, “Türkiye Dış Ticaretinde Ürün Ve Ülke Bazında Yoğunlaşma: 1980–2005 Dönemi Üzerine Karşılaştırmalı Bir Analiz”, *İstanbul Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, 2007, 15-34.
- KPMG, “Sektörel Bakış”, 2019, ss. 129.
- KPMG, “KPMG Perspektifinden Otomotiv Sektörüne Bakış”, 2021, ss. 2- 36.

- KÜLÜNK İbrahim, “Türkiye’de Arge Harcamaları, İhracat ve Büyüme Arasındaki İlişki: 1996-2016”, *Uluslararası Ekonomik Araştırmalar Dergisi*, C.4, S.2, 2018, ss. 73-82.
- MAKİNE MÜHENDİSLERİ ODASI KONYA ŞUBESİ, “Devrim Arabaları Yarım Kalan Bir Rüya”, 48-51.
- OĞUZTÜRK Bekir S., ÖZBAY Ferhat, PEHLİVAN Ceren, “Güney Kore’nin Büyüme Sürecinde İnovasyonun Rolü: Ekonometrik Bir Analiz 1984-2015”, *Süleyman Demirel Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, C.22, S.4, 2017, ss. 1203-1222.
- OKUR Ahmet, “Türkiye’de İzlenen ESNEK KUR Politikasının Ekonomik İstikrar Üzerindeki Etkileri”, *Yönetim ve Ekonomi Dergisi*, C.9, S.1-2, 2002, ss. 43-52
- OSD, “Otomotiv Sanayi 2008 Yılı Değerlendirme Raporu”, 2009.
- OSD, “Otomotiv Sektörü Aylık Değerlendirme Raporu”, 2016.
- OSD, “Otomotiv Sektörü Aylık Değerlendirme Raporu”, 2017.
- OSD, “Otomotiv Sektörü Aylık Değerlendirme Raporu”, 2018.
- OSD, “Otomotiv Sektörü Aylık Değerlendirme Raporu”, 2019.
- OSD, “Otomotiv Sektörü Aylık Değerlendirme Raporu”, 2020.
- OSD, “Otomotiv Sektörü Aylık Değerlendirme Raporu”, 2021.
- OSD, “Otomotiv Sanayii 2019 Yılı Küresel Değerlendirme Raporu”, 2020.
- ÖKTE Kutluğhan M., “Para Krizi Modelleri: Türkiye 2001 Krizi Örneği”, *Finans Politik & Ekonomik Yorumlar*, C.47, S.550, 2010, ss. 19-39.
- ÖKSÜZ Mehmet K., ÖNER Mahir, ÖNER Ceren S., “Yalın Üretim Tekniklerinin Endüstri 4.0 Perspektifinden Değerlendirilmesi”, *Uluslararası Bölgesel Kalkınma Konferansı*, 2017, 21-23.
- ÖNDER Kübra, TOPATAN Ziyet, “İnternet Motorları Piyasasına Yönelik Yoğunlaşma Analizi: Türkiye Örneği”, *International Journal of Education Technology and Scientific Researches*, C.3, S.5, 2018, ss. 28-42.
- ÖNDER Kübra, “Türkiye Bisküvi, Çikolatalı Ve Şekerli Mamuller Sektörü: Firma Yoğunlaşma Analizi”, *Dokuz Eylül Üniversitesi İktisadi İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, S.2, C.31, 2016, 179-208.
- PARASIZ İlker, *Türkiye Ekonomisi*, 1.B., Bursa: Ezgi Kitapevi, 2003.
- PELİT İrem, BOZKURT Cuma, “İhracatın İthalata Bağımlılığının İncelenmesi: Otomotiv Sektörü Üzerine Bir Uygulama”, *Sosyal Beşeri ve İdari Bilimler Alanında Uluslararası Araştırmalar VII*, 2021, ss. 101-127.
- PİŞKİN Sercan, “Otomotiv Sektör Raporu Türkiye Otomotiv Sanayii Rekabet Gücü ve Talep Dinamikleri Perspektifinde 2020 İç Pazar Beklentileri”, *Türkiye Sınai ve Kalkınma Bakanlığı*, 2017.

- POLAT Cihat, KILINÇ Nurcan, “Yeni Pazarların Gelişim Sürecinde Ab Ve Türkiye: Hidrojen Tabanlı Pazarlara Doğru”, 2009.
- POLAT Mehmet A., “Türk Otomotiv Sektörünün Ekonomik Büyümeye Etkisi: Karşılaştırmalı Bir Ekonometrik Analiz”, *Elektronik Sosyal Bilimler Dergisi*, C.19, S.73, 2020, ss. 504-521.
- POLAT Çetin, “Yoğunlaşma Ve Piyasa Yapısı İlişkisi Çerçevesinde Türk Çimento Sektörünün Yapısal Analizi”, *Anadolu University Journal of Social Sciences*, C.2, S.7, 2007, 97-116.
- RECEPOĞLU Mürşit, DOĞANAY Muharrem, DEĞER Mustafa K., “Doğrudan Yabancı Yatırımlar, İhracat ve Ekonomik Büyüme Arası İlişkiler: BRICS-T Ülkeleri Üzerine Bootstrap Panel Nedensellik Analizi (1992-2018)”, *TESAM Akademi Dergisi*, 2021, ss. 71-92.
- SARIBAŞ Hakan, TEKİNER İbrahim, “Türkiye Sivil Havacılık Sektöründe Yoğunlaşma”, *Finans Politik ve Ekonomik Yorumlar*, 2015, 21-33.
- SAYDAN Reha, “1900'LERİN İLK YILLARINDA FORD-GENERAL MOTORS REKABETİ (Üretim ve Pazarlama Anlayışının Karşılaştırılması)”, *Balıkesir Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, C.7, S.11, 2004, ss. 153-159.
- SEREL Alpaslan, AKŞEHERLİ Nurcihan, “Türk Bankacılık Sektöründe Yoğunlaşma”, *Van Yüzyüncü Yıl Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, S.48, 2020, 175-204.
- SIRIM Veli, “Türkiye-Ortadoğu Ülkeleri Ekonomik İlişkilerinde 1973 Petrol Krizinin Yeri”, *He Second International Conference On Current Trends In The Middle East 2018 Proceedings Book*, 2018, ss. 41-50.
- SOYYİĞİT Semanur, “Türkiye’de İhracata Dayalı Sanayileşme Stratejisi Uygulamaları ve İmalat Sanayii Üzerinde Etkinliği Nedensellik Analizi (1990-2008)”, *İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Mecmuası*, C.2, S.60, 2010, ss. 135-156.
- SUNGUR ÇAKMAK Nesrin, “Güney Kore Toprak Reformunun Ekonomi Politikası”, *Marmara Üniversitesi İ.İ.B. Dergisi*, C.37, S.1, 2015, ss. 165-192.
- ŞAHİN Hüseyin, *Türkiye Ekonomisi*, 14.B., Bursa: Ezgi Kitapevi, 2014.
- ŞAHİN İlker, “Otomotiv Sektörü”, *İş Bankası İktisadi Araştırmalar Bölümü*, 2015.
- ŞANLI Bahar, “Türkiye’de Uygulanan Kur Politikaları”, *İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Mecmuası*, S.49, 2011, ss. 183-200.
- TARI Recep, KUMCU Funda S., “Türkiye’de İstikrarsız Büyümenin Analizi (1983-2003 Dönemi)”, *Kocaeli Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, S.9, 2005, ss. 156-179.
- TATLI Halim, “Piyasa Yoğunluğunun Ölçülmesi: Beyaz Eşya Sektörü Üzerine Bir Uygulama”, *Yönetim ve Ekonomi Araştırmaları Dergisi*, C.16, 2018, ss. 64-84.
- TANYILMAZ Kurat, ERTAN Ayşe N., “Dünyada ve Türkiye’de Otomotiv Sektörü”, *Birleşik Metal İş Yayınları*, 2001.

- TEZCAN Nuray, “Türkiye’de Otomotiv Sanayinin 2008 Krizi Sonrası Durumu”, *İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, S.25, 2014, ss. 91-107.
- TMMOB Sanayi Kongresi, “Ülke Örnekleri İle Kalkınma Ve Sanayileşme Modelleri”, 2007.
- TOKUCU Erkan, YÜCE Alpaslan, “Türkiye’nin İhracat Performansının 1980 Sonrası Dönemde Gelişimi ve İhracatın Artırılmasında Uluslararası Pazarlama İnovasyonunun Rolü”, *Trakya Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi E-Dergi*, C.2, S.1, 2013, ss. 47-75.
- TOPRAK Düriye, “Türkiye’de Kriz Dönemlerinde Borçların Seyri: 1994 ve 2001 Krizi”, *Süleyman Demirel Üniversitesi Vizyoner Dergisi*, C.2, S.2, 2010, ss. 1-14.
- TUNCAY Nejat, ÜSTÜN Özgür, “Elektrikli Araçlarda Geçmişten Geleceğe Bakış, *MÜSİAD Otomotiv Sektör Kurulu Raporu*, 2012.
- TUNÇSİPER Bedriye, FIRAT Emine, “Kalkınmada Ar-ge ve İnovasyonun Önemi; Güney Kore Örneği”, *International Conference On Eurasian Economies*, 2016.
- TÜRKAN Özay U., “Üretimde Yalın Dönüşümün Temel Performans Kriterleri”, *BAÜ Fen Bil. Enst. Dergisi*, C.2, S.12, 2010, ss. 28-41.
- TÜZÜNKAN Demet, “Türkiye’de Uygulanan Beş Yıllık Kalkınma Planlarının İstihdam Politikaları Açısından Değerlendirilmesi”, *Beykent Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, C.2, S.8, 2015, ss. 6-31.
- TÜRKİYE MAKİNE MÜHENDİSLERİ ODASI, “Türkiye Otobüs ve Minibüs Sanayii Sergisi”, 974.
- TÜBİTAK, “Parça Sektörü (Otomotiv Yan Sanayii) 2023 Vizyonu” *Draft Rapor*.
- T.C. SANAYİ VE TEKNOLOJİ BAKANLIĞI, “Tamamlayıcı Sanayi Politikaları”, *Anahtar Dergisi*, Y.32, S.373, 2020, ss. 1-49.
- T.C. SANAYİ VE TEKNOLOJİ BAKANLIĞI, “Otomotiv Sektörü Analiz Raporu ve Kılavuzu TR42 Bölgesi”, 2021.
- T.C. SANAYİ VE TEKNOLOJİ BAKANLIĞI TMMO, “Türkiye Traktör Sanayi Sergisi”, 1973
- T.C. CUMHURBAŞKANLIĞI YATIRIM OFİSİ, “Otomotiv Sektöründe Gündem”, 2018.
- SARIDOĞAN Hasan Ö., “Piyasa Yoğunlaşması: Yapısalcı Yaklaşım Bağlamında Bilişim Sektörü Üzerine Bir Uygulama”, *Karadeniz Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, S.21, 2021, ss.67-81.
- UÇAK Sefer, AYTEKİN Gamze A., KUVAT Özlem, “ARDL Modeli İle Türkiye’de Otomotiv İhracatı-Büyüme İlişkisi”, *Anemon Muş Alpaslan Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 2018, ss. 201-209.
- ULUÇ Vahap, “Türkiye’de Çok Partili Sisteme Geçiş: İç ve Dış Dinamiklerin Analizi”, *Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, C.1, S.17, 2020, ss. 465-486.

- USTABAŞ Ayfer, “Mikro ve Makro Etkileri Yönünden Elektrikli Otomobiller (Türkiye Ekonomisi Örneği)”, *Marmara Üniversitesi İİB Dergisi*, C.36, S.1, 2014, ss. 269-291.
- UİB, Türkiye’de Otomotiv Endüstrisi Raporu, 2021.
- YAPAR SAÇIK Sinem, “Dış Ticaret Politikası ve Ekonomik Büyüme İlişkisi: Teorik Açıdan Bir İnceleme”, *KMU İİBF Dergisi*, S.16, 2009, ss. 162-171.
- YARDIMCI Mehmet E., İNCE Muhammet R., EKİZ Ramazan, “1929 Dünya Ekonomik Krizinin Sebepleri Ve Sonuçları Üzerine Bir Değerlendirme”, *Dünden Bugüne Ekonomi Yazıları*, 2017, 249.
- YAŞAR Mehmet, GEREDE Ender, “Türkiye Havayolu İç Hat Şehir Çiftliklerindeki Pazar Yapılarının Piyasa Yoğunlaşması Ölçütleri İle Belirlenmesi”, *Yönetim ve Ekonomi Dergisi*, C.25, S.1, 2018, 171-197.
- YAŞAR Mehmet, KİRACI Kasım, SAYHAN Selçuk, USTAÖMER Temel C., “Türkiye İç Hat Hava Taşımacılığı Üzerine Herfindahl-Hirshman Endeksi ve CRm Yoğunlaşma Oranı Analizi ile Piyasa Yoğunlaşmasının Tespit Edilmesi”, *Gaziantep University Journal of Social Sciences*, C.3, S.16, 2017, 687-704.
- YAŞAR Okan, “Türkiye’de Otomotiv Ana Ve Yan Sanayi Ve Marmara Bölgesi’nde Kümelene”, *International Periodical For The Languages, Literature and History of Turkish or Turkic*, C.6, S.8, 2013, 779-805.
- YAYAR Rüşti, YILMAZ Erkan, “Dünya ve Türkiye Otomotiv Sanayi Üzerine Genel Bir Değerlendirme”, *Selçuk Üniversitesi Akşehir Meslek Yüksekokulu Sosyal Bilimler Dergisi*, C.2, S.7, ss. 71-85, 2016.
- YILDIZ Fazlı, “Türkiye’de Mobil Telekomünikasyon Ve Genişbant İnternet Hizmetleri Sektöründe Pazar Yoğunlaşmasının Analizi”, *Süleyman Demirel Üniversitesi Vizyoner Dergisi*, C.3, S.6, 2012, 47-72.
- YILMAZ Sinan, TAŞTAN Kürşat, ECEK Nurgül, ÇINAR Ertuğrul, “Otomotiv Sektörünün Dünyadaki ve Türkiye’deki Değişimi”, *Ordu Üniversitesi Sosyal Bilimler Araştırmaları Dergisi*, C.3, S.7, 2017, ss. 685-695.
- YILMAZ Fatma, AKKAYA Göktuğ C., “Türkiye’nin Avrupa Birliği İle Dış Ticaretinde Yoğunlaşma Analizi”, *Çukurova Üniversitesi İİBF Dergisi*, C.24, S.2, 2020, ss. 251-267.
- YİĞİT Erkut, ÖNER Erdem, YÖNTEM Orçun, “Otonom Araçların Otomotiv Sektörüne Etkileri ve Beraberinde Getirdiği Yenilikler”, *Avrupa Bilim ve Teknoloji Dergisi*, 2020, ss. 181-186.
- YURDAKUL Mustafa, İÇ Yusuf T., “Türk Otomotiv Firmalarının Performans Ölçümü Ve Analizine Yönelik Topsis Yöntemini Kullanan Bir Örnek Çalışma”, *Gazi Üniv. Müh. Mim. Fak. Der.*, S.18, 2003, ss. 1-18.
- YURDAKUL Oğuz, AKTAŞ Erkan, “Türkiye’de Un Sanayi Sektörünün Analizi”, *Çukurova Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, C.8, S.8, 2001, 261-274.

YULU Adem, DOLDUR Hüsniye, “Türkiye’de otomotiv sanayisinin kuruluş ve işleyişinde etkili olan faktörler”, *Türk Coğrafya Dergisi*, S.73, 2019, ss. 17-28.

<http://eskisehir.gov.tr/devrim-arabasi> , (26.03.2021).

<http://tokkder.org/tokkder-dergi/4648> , (08.08.2021).

<https://corporate.ford.com/articles/history/the-model-t.html> , (08.08.2021).

<https://www.otokar.com.tr/otokar-hakkinda/tarihce> , (27.03.2021).

<https://www.tumosan.com.tr/tr/kurumsal/tarihce> , (22.05.2021).

<https://www.cumhuriyet.com.tr/haber/21-subat-krizi-14676> , (12.09.2021).

<http://otomot.net/2010/02/24/mitsubishi-i-miev-turkiyede/> , 29.10.2021).

<https://www.kia.com/tr/kia-dunyasi/sss/hibrit-araba-nedir.html> , (24.10.2021)

<https://www.toyota.com.tr/hybrid-innovation/faqs/hybrid-faq.json> , (29.10.2021)

<https://www.haberturk.com/dunden-bugune-yerli-otomobil-2747503-ekonomi> ,
(31.10.2021).

<https://www.hurriyet.com.tr/ekonomi/elektrikli-arac-uretimine-buyuk-tesvik-22672077> ,
(07.11.2021).

<https://www.trthaber.com/haber/ekonomi/yerli-otomobilde-saab-9-3un-platformu-kullanilacak-209390.html> , (21.11.2021).

<https://osd.org.tr/haberler/11> , (27.01.2022).

<https://aaa.fourin.com/reports/9fcf4620-b006-11ec-829e-1124ffb709d2/south-koreas-vehicle-production-dropped-13-to-346-million-units-in-2021> , (16.05.2022)

https://www.trademap.org/Product_SelCountry_TS.aspx?nvpm=1%7c410%7c%7c%7c%7cTOTAL%7c%7c%7c2%7c1%7c1%7c2%7c2%7c1%7c1%7c1%7c1%7c1%7c1 ,
(02.06.2022)

<https://www.togg.com.tr/> , (11.10.2021)

<https://data.tuik.gov.tr/Kategori/GetKategori?p=istihdam-issizlik-ve-ucuret-108&dil=1> ,
(16.05.2022)

<https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Dis-Ticaret-Istatistikleri-Aralik-2021-45535> ,
(16.05.2022).

<https://www.tobb.org.tr/Sayfalar/Detay.php?rid=25309&lst=MansetListesi> ,
(02.02.2022)

<https://www.tcmb.gov.tr/wps/wcm/connect/31605103-36da-4ec5-a5c3-b59ef38bf022/KKO-RaporTablo-Int+.pdf?MOD=AJPERES&CACHEID=ROOTWORKSPACE-31605103-36da-4ec5-a5c3-b59ef38bf022-nsUIWxI> , (11.04.2022).

<http://docplayer.biz.tr/3121895-Otomotiv-sektor-raporu.html> , (02.02.2022)

<https://www.invest.gov.tr/tr/sectors/sayfalar/automotive.aspx> , (08.03.2022)

<http://www.osd.org.tr/osd-yayinlari/avrupa-otomotiv-sektor-analizleri/avrupa-toplam-otomotiv-sektor-analizi/> (12.09.2021)

<https://www.slideshare.net/muzafferdonmez/trk-otomotiv-tarihi> , (05.06.2021)

<https://erdeger.com.tr/assets/img/katalog/dunyada-ve-turkiyede-otomotiv.pdf> ,
(12.11.2021).